MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXI (243) ● PAŹDZIERNIK 1975 R. ● CENA 4,50 ZŁ

10/1975

O 40 MISTRZOSTWACH POLSKI MODELI LATAJĄCYCH NA UWIĘZI

piszemy na str. 8-9

MODELARZ

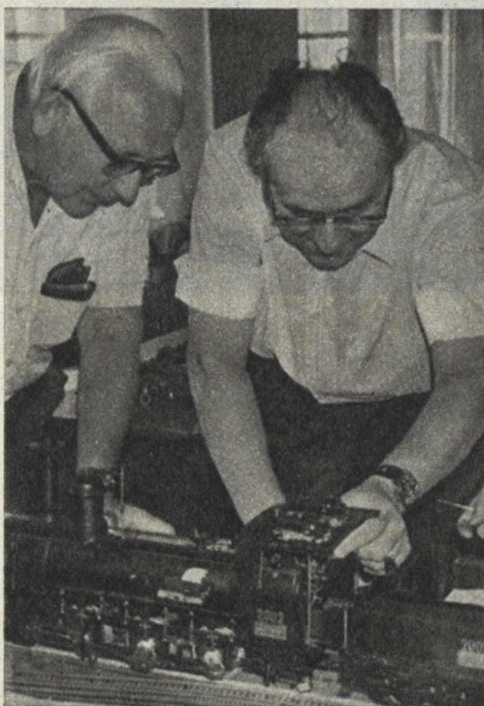
SPIS TREŚCI

СОДЕРЖАНИЕ

INHALTSVERZEICHNIS

CONTENS

MIĘDZYNARODOWA KONFRONTACJA TWÓRCZOŚCI MODELARZY KOLEJOWYCH



1

Z okazji 130 rocznicy wybudowania w Polsce Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej, Klub Modelarzy Kolejowych Ligi Obrony Kraju we Wrocławiu, korzystając z pomocy wielu instytucji i organizacji, zorganizował międzynarodową wystawę-konkurs modelarstwa kolejowego. Wystawa prezentowana była szerokiej publiczności w salach budynku Wrocławskiego Oddziału Naczelnej Organizacji Technicznej w dniach od 6—21.09.1975 r.

Na wystawie modele swoje eksponowali modelarze z Polski, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Węgierskiej Republiki Ludowej i Szwajcarii.

Poza twórczością klubową i indywidualną modele swoje prezentowała również modelarnia Kolejowej Szkoły Zawodowej w Jeleniej Górze.

Wiele ze 136 prezentowanych na wystawie modeli uzyskało zaszczytne miejsca oraz nagrody specjalne i wyróżnienia. Szczegółowo o wystawie napiszemy w następnym numerze.

B. G.



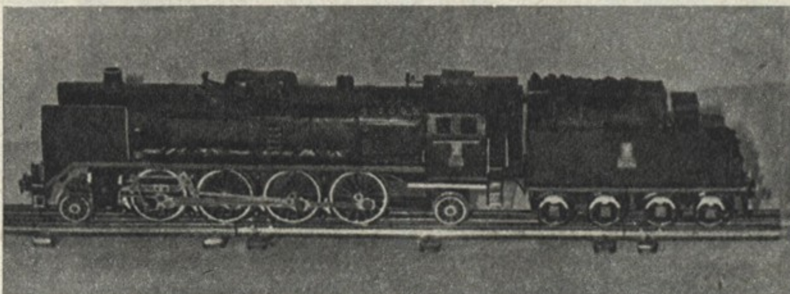
2

1. Członkowie Jury inż. Helmuth Kohlberger i Hannesotto Voigt z NRD podczas oględzin modeli przedstawionych do konkursu

2. Sekretarz jury Barbara Bargielska z modelem parowozu 89008 wykonanego w skali N przez modelarza Güntera Schenke z NRD

3. Parowóz Pt 47 wykonany w skali 0 przez polskich modelarzy Edwarda Jagodzińskiego z Oleśnicy i Edwarda Karpińskiego z Wrocławia, wyróżniony nagrodą specjalną.

Fot. B. Gabryślak



3

NASZA OKŁADKA

Na zdjęciu tegoroczny wicemistrz Polski w klasie F4B — makiety — Lech Podgórski z Torunia, ze swoim doskonale latającym modelem radzieckiego samolotu „Tu-2".

Fot. S. SMOLIS

WIERNI TRADYCJOM —

GODNI OJCÓW CHWAŁY

Obchodzone przez nasz naród rokrocznie, jak każe piękny zwyczaj — święta państwowe: 1 i 9 Maja oraz 22 Lipca, a także rocznice wielu doniosłych dla kraju wydarzeń, a wśród nich 12 października Dzień Wojska Polskiego z poprzedzającym go Tygodniem Ligi Obrony Kraju — skłaniają nie tylko do refleksji historycznych, lecz równocześnie do snucia horoskopów, przybierających coraz realniejsze kształty piękniejącej z dnia na dzień i dostatniejącej nam Ojczyzny.

Miała nasza społeczno-obronna organizacja to wielkie szczęście, że zrodziła się przed 31 laty z najszlachetniejszych myśli i dążeń naszych ojców, matek, sióstr i braci, którzy w okresie walk o wyzwolenie narodowe i społeczne ojczyzny powzięli w 1944 roku tę doniosłą decyzję zapoczątkowania ruchu społeczno-obronnego wspierającego wysiłki partii, władzy ludowej i sił zbrojnych w wyzwalaniu, a następnie w pomnażaniu mocy obronnej naszego państwa.

W ten to piękny sposób przejawiony patriotyzm ludności polskiej wyzwolonych w 1944 roku rejonów kraju położył zręby szerokiego nurtu społecznego, który stanowi dziś dla naszej ponad dwumilionowej rzeszy członków LOK chlubną i uskrzydlającą wysiłki tradycję.

Przez cały ten okres minionych 31 lat swego istnienia wspierała Liga wytrwale i skutecznie wysiłki Partii i władzy ludowej w złożonych procesach przeobrażania naszej ojczyzny w nowoczesne socjalistyczne państwo. Sama przy tym krzepła i doskonaliła się w działaniu, podejmując coraz to nowe i trudne zadania ideowo-wychowawcze i szkoleniowo-obronne.

Popularyzując tradycje orężne, przygotowując niezbędne siłom zbrojnym kontyngenty specjalistów, głównie kierowców i płetwonurków — wspomagała i nadal wydatnie wspomaga Liga Obrony Kraju gospodarkę narodową, przygotowując dla niej setki tysięcy kierowców, dziesiątki tysięcy łącznościowców, wodniaków; uczestnicząc w politechnizacji społeczeństwa, głównie zaś młodzieży między innymi poprzez rozwijanie tak popularnej i równocześnie także pożytecznej dziedziny, jaką jest dzisiaj modelarstwo.

Przystosowując się do przeprowadzonej w naszym kraju reformy administracyjnej, także i nasza organizacja dokonuje obecnie niezbędnych przeobrażeń strukturalnych i przegrupowań sił i środków, aby w nowym kształcie organizacyjnym nasze koła, kluby, a szczególnie zaś zarządy gminne, gminno-miejskie, miejskie i dzielnicowe pracowały jeszcze prężniej i sprawniej, niż dotąd.

Ogromny kompleks zadań związanych z tymi zmianami strukturalno-organizacyjnymi LOK nakłada na aktyw organizacji wszystkich szczebli i specjalności całkowitą odpowiedzialność za sprawne i należyte przeprowadzenie tych zmian. Nie może to powodować zakłóceń w pracy i ciągłości w szkoleniu. Nie może prowadzić do spadku naszej aktywności. Zgodny z zaleceniami naszej Partii w Wytycznych na VII Zjazd PZPR nowy styl pracy, łączący rzetelność ze zdyscyplinowaniem i wysoką efektywnością działania obowiązywać musi w tym decydującym okresie każdego z nas od zaraz. Pojęcia te nabierają wszak obecnie nowej wyższej ceny w miarę, jak coraz powszechniejsze staje się głębokie przeświadczenie, że socjalizm nie zawiera sam w sobie tajemnej mocy automatycznego zapewniania ludziom dobrobytu, a jedynie stwarza niezbędne ku temu warunki.

Wskazując perspektywy i drogi wiodące do pełnego rozkwitu naszej Ojczyzny i tworzenia dobrobytu ludziom pracy uczy on jednocześnie, iż wszystko to osiągalne jest jedynie drogą rzetelnej, efektywnej pracy pod mądrym ideowym przewodnictwem marksistowsko-leninowskiej partii — PZPR.

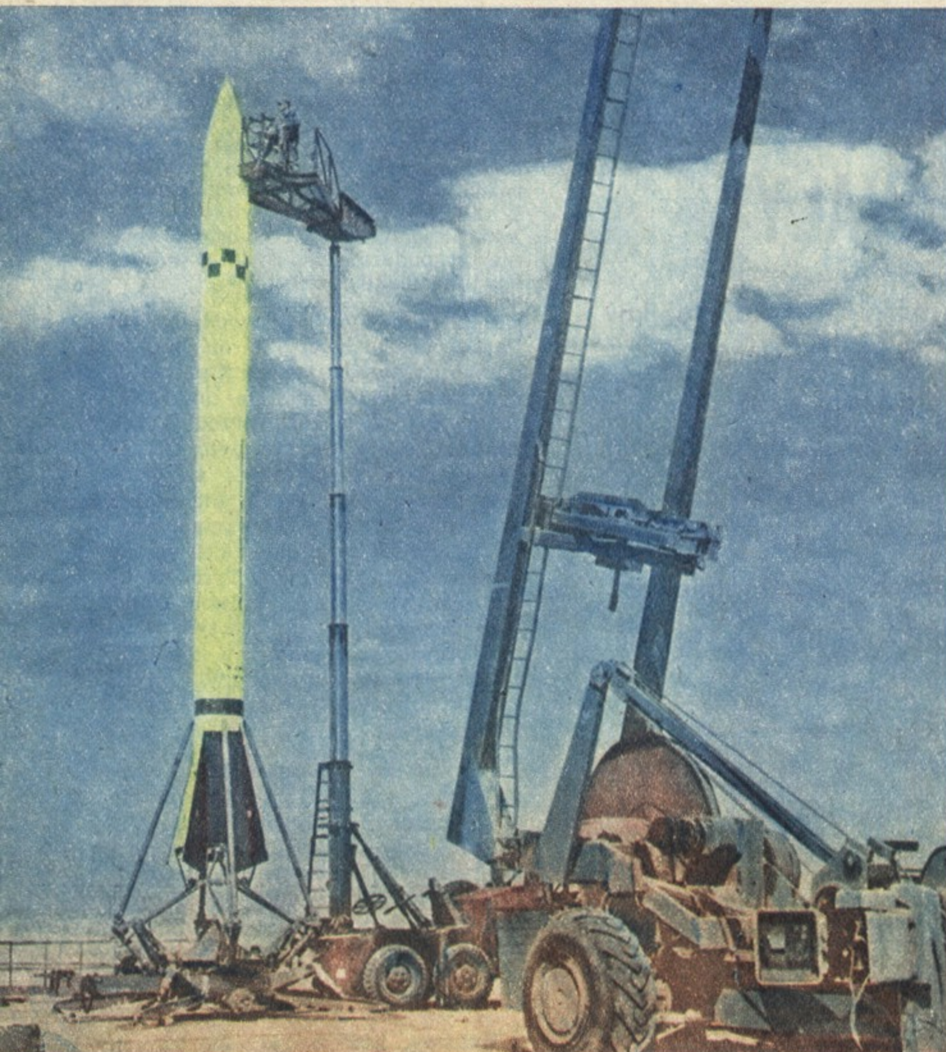
Wzbogaceni wieloma doświadczeniami minionego powojennego trzydziestolecia i sprawdzonymi w praktyce życia doznaniami, że właściwie wszystko — losy kraju, całego społeczeństwa oraz byt każdego z nas — zależy od nas samych — zaczynamy z coraz większym przekonaniem i wiarą w siebie forsować, zdawałoby się, nieosiągalne dla Polski wyżyny rozwoju społeczno-ekonomicznego. W 31 lat pokonaliśmy dystans, na jaki niejedna z wielkich dziś potęg gospodarczych świata potrzebowała wieków całych.

Pod światłym przewodnictwem Partii doszlusował naród polski przebojem w jakże krótkim historycznie okresie na stałe do ścisłej czołówki dziesięciu przodujących krajów świata. A nie było to zadanie łatwe zważywszy, że przecież nikt w tym czasie nie stał z założonymi rękami i że gigantyczny pościg za tą czołówką trwa w niesłabnącym tempie. Tym większa jest więc nasza chluba z dotychczasowych osiągnięć, tym większy towarzyszy naszemu dynamicznemu rozwojowi podziw innych i tym dojrzalsze stają się nasze refleksje.

Jest to dla nas szczególnie ważne obecnie, kiedy to zbliżamy się do kulminacji przygotowań do VII Zjazdu naszej Partii, który zamknie ważny etap w rozwoju socjalistycznym naszej Ojczyzny i równocześnie zapoczątkuje jeszcze donioślejszy — budowę rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego w Polsce.

Byliśmy zawsze w pierwszych szeregach. Niechaj więc i tym razem wszystkim członkom LOK, wszystkim aktywistom naszej organizacji, a szczególnie kilkudziesięciotysięcznej rzeszy znanej z żaru serc i sprawności rąk modelarzy polskich przyświeca w tym złożonym okresie przygotowań do VII Zjazdu Partii i dokonywania przeobrażeń strukturalno-organizacyjnych Ligi idea ofiarnego zaangażowania i pełnej mobilizacji do wykonywania wzmożonych zadań społeczno-politycznych i szkoleniowych, a równocześnie podejmowania inicjatyw i czynów dla uczczenia zbliżającego się VII Zjazdu naszej Partii.

Obligują nas do tego w równej mierze bogate tradycje naszej organizacji i pamięć po tych, którzy życie swoje złożyli w ofierze ojczyźnie, jak i 31-letni chlubny dorobek LOK uhonorowanej 28 kwietnia br., a więc w przededniu 30 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim Orderem Sztandaru Pracy I Klasy, który przynosi nam wszystkim ogromny zaszczyt, ale i zobowiązuje do jeszcze lepszej i efektywniejszej pracy dla dobra naszego kraju i socjalizmu w świecie.



Wojskowe Rakiety Świata

„Corporal" jest pociskiem klasy ziemia-ziemia o stosunkowo niewielkim zasięgu, przeznaczonym do zadań taktycznych.

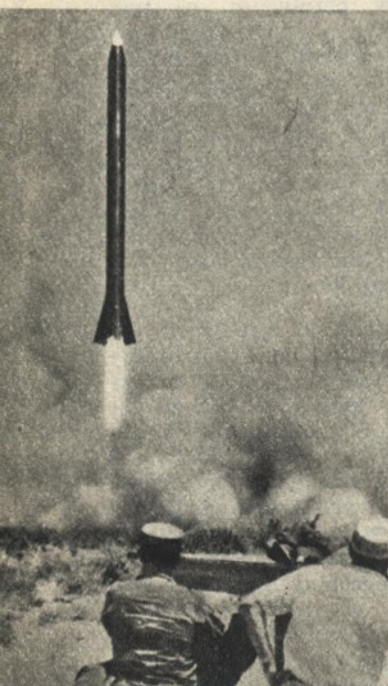
Rakieta jest częścią składową systemu, w skład którego wchodzi także specjalny transporter wyposażony w mechaniczną rampę, umożliwiającą ustawienie pocisku na podstawie wyrzutni w pozycji pionowej oraz szereg wozów pomocniczych do transportu paliwa, sprężonego powietrza, stacji radarowej i obsługi. Ruchliwość tego systemu, prostota obsługi i budowy pocisku umożliwiają stosowanie go w prymitywnych warunkach przyfrontowych. System „Corporal" wchodzi w skład uzbrojenia armii amerykańskiej od początku lat pięćdziesiątych.

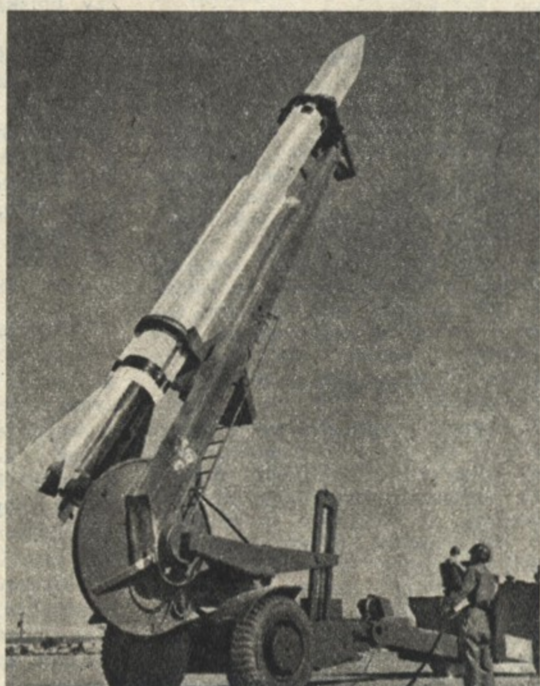
Pocisk „Corporal" składa się z głowicy bojowej oraz silnika na paliwo ciekłe. Głowica może zawierać ładunek zarówno konwencjonalny, jak i jądrowy.

Silnik ma pojedynczą komorę spalania i nieruchomą dyszę, chłodzoną przepływem paliwa (regeneratywnie). Dwa zbiorniki umieszczone jeden nad drugim mieszczą paliwo (mieszanka aniliny, alkoholu furfurylowego i hydrazyny) oraz utleniacz (dymiący kwas azotowy). Materiał pędny tego typu ma właściwości samozapłonu. Paliwo i utleniacz zostają wtryśnięte do komory spalania za pomocą sprężonego powietrza, którego zbiorniki znajdują się w pocisku. Brak pomp paliwowych upraszcza konstrukcję pocisku i zwiększa jego niezawodność.

Sterowanie rakiety odbywa się za pomocą sterów aerodynamicznych, a w rozrzedzonych warstwach atmosfery za pomocą sterów gazowych znajdujących się w strumieniu gazów wylotowych. Napęd sterów jest realizowany siłownikami pneumatycznymi. Sterowanie odbywa się z naziemnej stacji radarowej wg założonego programu, korygowanego na podstawie danych o parametrach lotu i przekazywanych drogą radiową przez przelicznik pokładowy. Głowica nie oddziela się od reszty pocisku, co umożliwia korekcję lotu również w trakcie zejścia w gęste warstwy atmosfery.

FIRESTONE „CORPORAL"





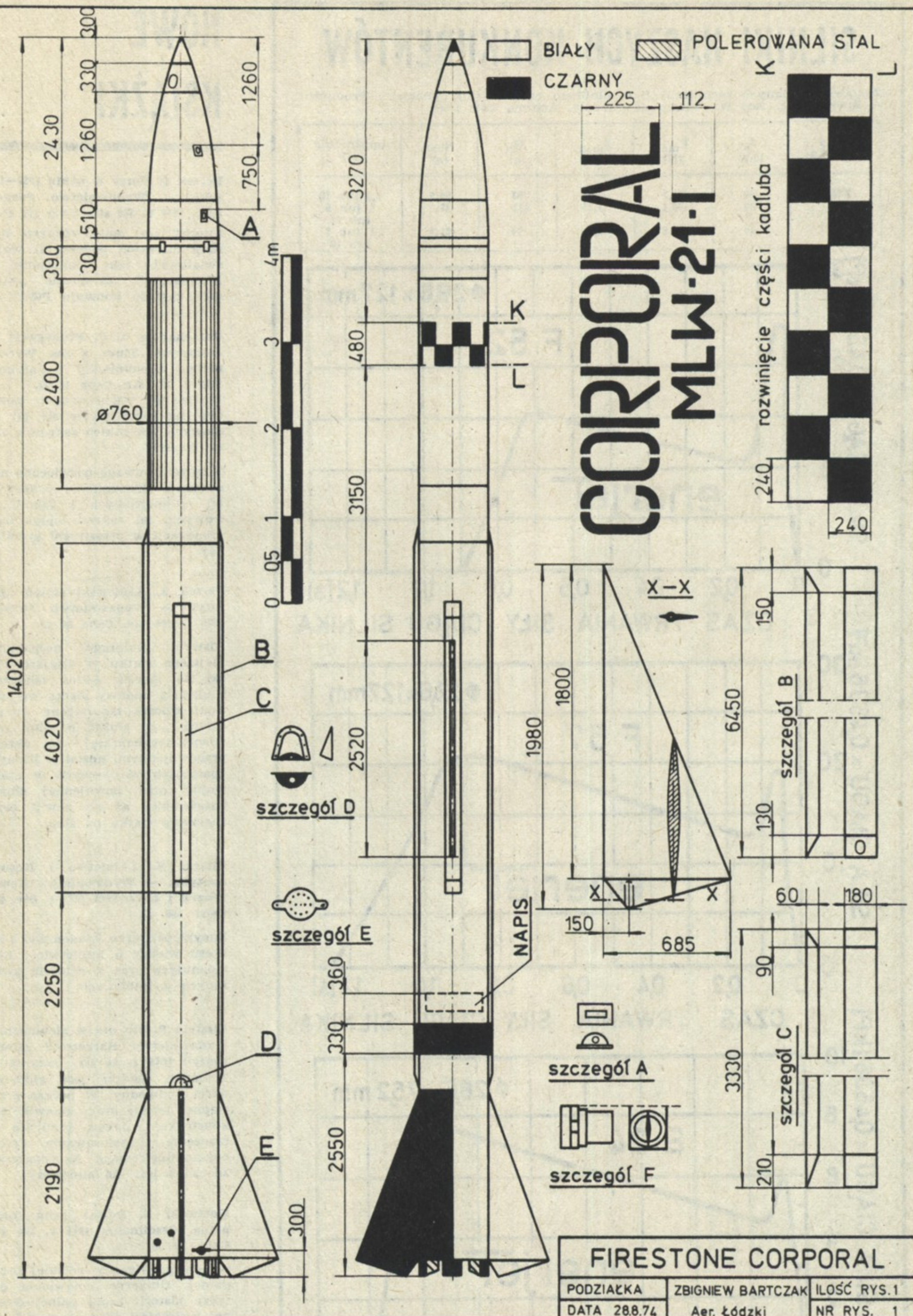
DANE TECHNICZNE

Długość — 14,02 m
Średnica — 0,76 m
Rozpiętość — 2,13 m
Masa startowa — 5445 kg
Ciąg silnika — 88260 N
Pułap — 42 000 m
Zasięg — 16 000 m

MALOWANIE

Istnieje kilka sposobów malowania rakiety. Jeden z nich przedstawiony jest na załączonym rysunku. Kolory biały i czerwony są matowe. Napis znajduje się tylko po jednej stronie kadłuba. Poza tym jednym wyjątkiem malowanie rakiety jest syntetyczne. Większość rakiet malowana jest w kolorze khaki. Głowica ma długość 0,630 m i pomalowana jest na żółto. Stery strumieniowe są tak malowane jak napis U.S.Army (2,980 m od czubka głowicy).

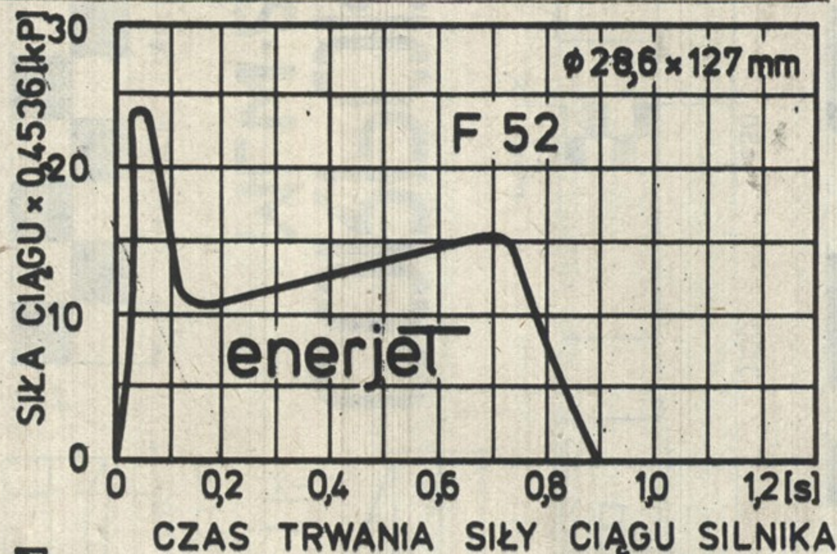
ZBIGNIEW BARTCZAK
Aeroklub Łódzki

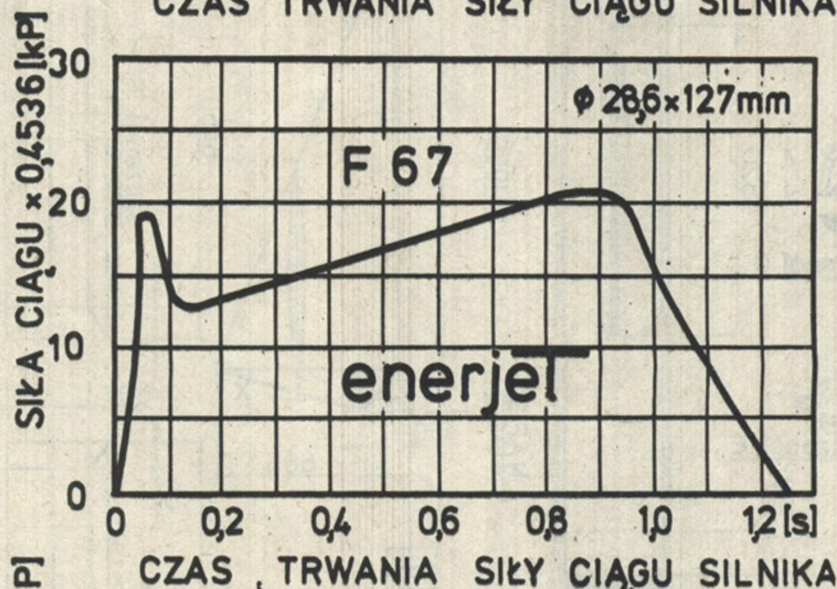

BIAŁY
CZARNY
POLEROWANA STAL
CORPORAL
MLW-21-1
rozwinięcie części kadłuba
K
L
A
B
C
D
E
ø760
NAPIS
X-X
szczegół A
szczegół B
szczegół C
szczegół D
szczegół E
szczegół F
FIRESTONE CORPORAL
PODZIAŁKA
ZBIGNIEW BARTCZAK
ILOŚĆ RYS. 1
DATA 28.8.74
Aer. Łódzki
NR RYS. 1

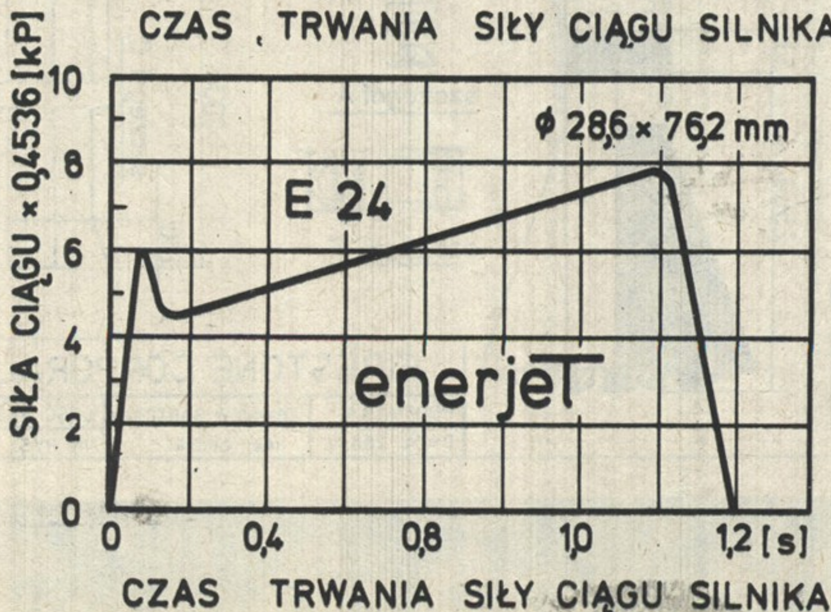
SILNIKI NASZYCH KONKURENTÓW

Zestawienie danych technicznych o silnikach rakietowych „enerjet". Producent — Enerjet Inc., 3053 W. Fairmount Phoenix, Arizona 85017 USA.

Typ silnika	I_c (Ns)	P_{max} (N)	t_{max} (s)	Q_c (g)	q_{pal} (g)	opóźnienie (s)
F52	46	71,3	0,9	93	24,9	5,8 lub 12
F67	80	96,1	1,25	112	43	6 lub 9 lub 14
E24	40	33,8	1,6	74	21,8	4 lub 7 lub 10







NOWE KSIĄŻKI

Pertek J. Morze w ogniu 1939—1945 roku — Wydawnictwo Poznańskie. 1975 r. 360 str. Cena 120 zł.

Interesujące opisy różnych operacji morskich podczas II wojny światowej, jak: polowanie na „Bismarcka", zatopienie „Athenii", zagłada konwoju PQ-17 itp.

Dołuchanow M. P. Propagacja fal radiowych. Tłum. z ros. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1975 r. 176 str. Cena 18 zł.

Omówienie współczesnych poglądów na rozchodzenie się fal radiowych wszystkich zakresów częstotliwości.

Szczególną uwagę poświęcono najnowszym kierunkom: propagacji fal milimetrowych i submilimetrowych, fal zakresu optycznego; propagacji w przestrzeni kosmicznej.

Pertek J. Królewski statek „Batory" — Wydawnictwo Morskie 1975 r. 436 str. Cena 90 zł.

Historia „Batorego" najpopularniejszego statku w dziejach Polski na morzu. Autor zapoznaje z historią budowy statku we włoskiej stoczni Monfalcone. Przedstawia jego służbę na linii północnoamerykańskiej w okresie przedwojennym, udział w licznych operacjach wojskowych w czasie wojny oraz powojennej służby pasażerskiej aż do chwili przeznaczenia statku na złom.

Pilecki S. Lotnictwo i Kosmonautyka. — Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1975 r. Str. 448. Cena 100 zł.

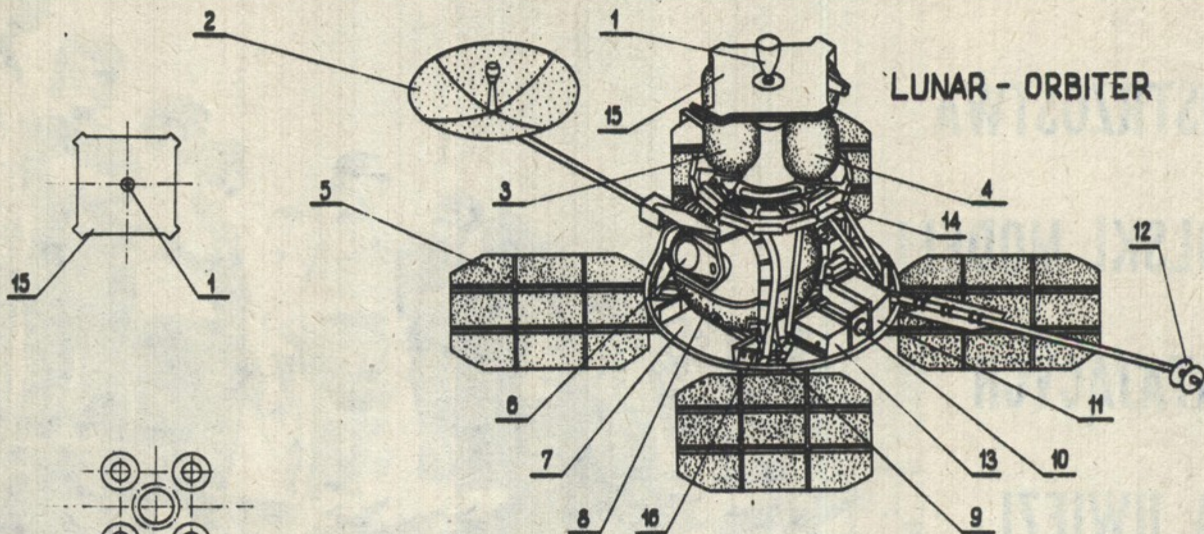
Encyklopedyczne wiadomości z zakresu wiedzy o lotnictwie i kosmonautyce oraz z dziedzin związanych z lotnictwem.

Elsztein P. Sto dni w głębinach. — Wydawnictwo Harcerskie „Horyzonty" 1975 r. 24 str. Cena 12 zł.

Tematem książki jest atomowy okręt podwodny. W bardzo przystępnej formie autor omawia jego konstrukcję, napęd, rozliczne urządzenia i zastosowania. Całość bogato ilustrowana. Książka przeznaczona jest dla młodzieży.

Kobielski S. Polska broń. Broń palna. Ossolineum 1975 r. 206 str. Cena 70 zł.

Album poświęcony polskiej broni palnej. Obszerne omówienie dotyczy historii broni palnej (ręcznej i ciężkiej) od połowy XIV w. do 1939 r.



A - A

RZUT GÓRNY
BEZ UWZGLĘDNIENIA
ELEMENTÓW 1, 15, 3, 4

DOKUMENTACJA PRÓBNIKÓW JEST UPROSZCZONA



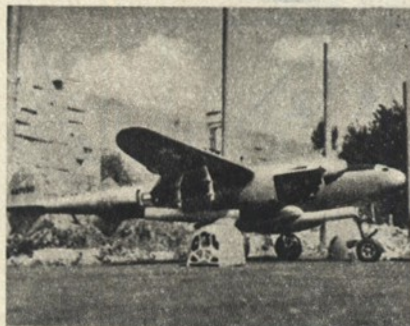
PRÓBNIKI KOSMICZNE U. S. A.			
SKALA 1:20	OPRACOWAŁ:	M. SZAPOWALENKO	
DATA 1.09.69.	KREŚLIŁ:		

40 MISTRZOSTWA POLSKI MODELI LATAJĄCYCH NA UWIĘZI


1

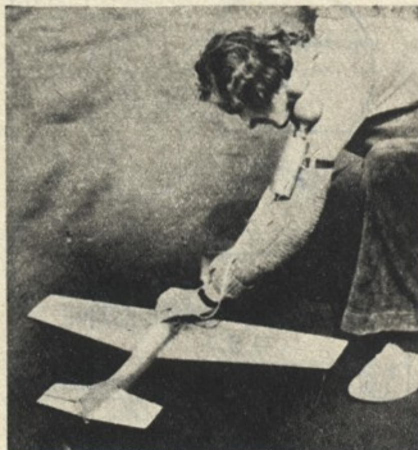
Przy pięknej pogodzie i tłumach widzów w dniach 30—31.08 i 1.09.br. na torach modelarskich w Częstochowie odbyły się czterdzieste mistrzostwa Polski modeli latających na uwięzi. Impreza widowiskowa z udziałem wielu zawodników.

Tylko w klasie F4B — makiety, startowało 22 zawodników. Ośrodkiem zainteresowania publiczności i modelarzy był model samolotu Tu-2 skonstruowany przez Lecha Podgórskiego z Torunia. Model otrzymał drugie miejsce za wykonawstwo, a jego konstruktor w ogólnej punktacji zdobywa tytuł wicemistrza Polski. Trzeba przyznać, iż L. Podgórski doskonale przygotował się do startu. Demonstrował napełnianie zbiornika modelu własnoręcznie wykonaną pompą odśrodkową z wirnikiem łopatkowym. Co za oszczędność czasu i paliwa. Uruchamiał też w rekordowo krótkim czasie silniki swego modelu za pomocą własnoręcznie wykonanego rozrusznika elektrycznego. Prąd z akumulatora samochodowego. Zademonstrował piękne loty swego „LIGHTNINGA" mistrz świata Jerzy Ostrowski. Były też podziwiane loty modeli samolotu PO-2 i Akrobat Specjal Bułgarów, którzy uczestniczyli w mistrzostwach rozgrywając mecz z Aeroklubem Częstochowskim. Z przyjemnością oglądałem po raz bodajże piętnasty loty „staruszki" RWD-10 E. Haniszewskiego z Łodzi, „Karasia" J. Ślaskiego z Łodzi, pięknie malowanego modelu Ryan Super Jerzego Adamca z Opola (juniora). Jednym słowem było co oglądać i podziwiać.


2

W klasie F2C — wyścig zespołowy nastąpił znaczny wzrost poziomu, co przejawiało się w sprawnej obsłudze modeli przez mechaników i dochodzących do perfekcji lotów modeli prowadzonych przez pilotów. Spotkała się tu czołówka modelarzy z Polski, a właściwie walczył Śląsk z Warszawą. Doskonalszymi okazali się warszawiacy. P. Włodarczyk i A. Sulisz zdobyli medale mistrzów Polski. Przypuszczać należy, iż nastąpi tu teraz dalszy wzrost zainteresowania tą dziedziną. Silniki są, chęci też, czego więcej trzeba?

W klasie F2B akrobacja poziom konkurencji też był bardzo wysoki. Prym wodził tu Jerzy Ostrowski z Częstochowy pokazujący superdokładne wykonanie poszczególnych figur akrobacyjnych przy pięknie pracującym, a zarazem z wyciszonym dzięki tłumikowi silnikiem. W klasie tej znaleźli się też najlepsi modelarze z Polski. W juniorach w dalszym ciągu wybija się P. Dziuba z Warszawy. Kto wie, czy wkrótce nie zabłyśnie jako mistrz Polski, ale już w seniorach. Zawodnika na pewno warto otoczyć opieką trenerską.

3


Fot. S. SMOLIS

4


1. Moment przed otwarciem mistrzostw

2. Model samolotu mistrza Polski Jerzego Ostrowskiego Lockheed P 38L „Lightning" ze zdjętą obudową silnika

3. Do wyścigu zespołowego przygotowu swój model J. Wójtowicz z Częstochow

4. Zwycięzca w klasie E4B — makiety juniorzy Jerzy Adamiec z Opola

5. Wicemistrz Polski w klasie F2B S. Kraszewski z Aeroklubu Warszawskiego ze swoim modelem.

6. Zawodnik bułgarski z modelem samolotu Akrobat Specjal.

7. Mistrzowie Polski w wyścigu zespołowym P. Włodarczyk i A. Sulisz z Warszawy



5



6
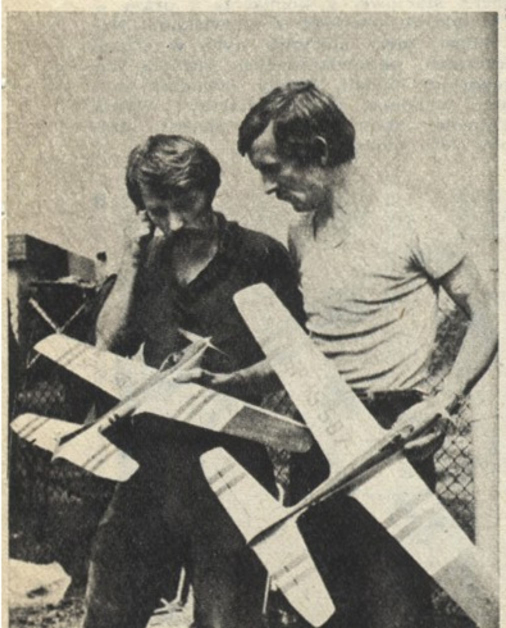
Trudno powiedzieć o wynikach w klasie F2A. Następuje tu znaczny spadek wyników. Mistrz Polski Andrzej Rachwał z Katowic właśnie w zeszłym roku na torze w Częstochowie osiągnął prędkość 253,5 km/h, a w tym roku jego najlepszy wynik wyniosi 230,7 km/h. Pozostałym zawodnikom startującym w tej klasie daleko do średnich wyników europejskich.

Oceniając imprezę od strony sportowej trzeba przyznać, że przebiega ona w dobrej atmosferze. Zasługa to niewątpliwie głównego sędziego Włodzimierza Krzyżanowskiego z Opola. Potrafił on z wielkim taktem prowadzić konkurencje sportowe, a publiczności odpowiednio je komentować. Miał do pomocy sprawnie działające zespoły komisarzy sportowych, którzy obiektywnie oceniali przebieg konkurencji.

Na marginesie mała uwaga dla organizatorów. Trzeba koniecznie urządzić dla zawodników boksy poza siatką toru, gdyż może dojść do poważnego nawet okaleczenia któregoś ze startujących. Przestrogą niech będzie wypadek na ostatnich zawodach, gdy nieumiejętnie sterowany model redukcyjno-latający uderzył w nogi personelu obsługi mistrzostw.

Przypuszczać należy, że następne mistrzostwa przyniosą dalsze osiągnięcia sportowe w pięknej dziedzinie, jaką są konkurencje modeli latających na uwięzi.

S. SMOLIS



7

WYNIKI 40 MISTRZOSTW POLSKI MODELI LATAJĄCYCH NA UWIĘZI

F2B — akrobacyjne — seniorzy

1. J. Ostrowski	— Aer. Częstochowski	6509 pkt.
2. S. Kraszewski	— Aer. Warszawski	5887 „
3. J. Wąsik	— Aer. Warszawski	5052 „
4. A. Paciorek	— Aer. Krakowski	4467 „
5. M. Walaszczyk	— Aer. Częstochowski	4445 „

Startowało 10 zawodników

F2B — akrobacyjne — juniorzy

1. P. Dziuba	— Aer. Warszawski	4963 pkt.
2. A. Dzięcielski	— Aer. Gdański	2923 „
3. J. Abczyński	— Aer. Warszawski	2649 „
4. L. Jastrzębski	— Aer. Warszawski	897 „
5. R. Truszczyński	— Aer. Warszawski	883 „

Startowało 10 zawodników

F2A — prędkie

1. A. Rachwał	— Aer. Śląski	230,7 km/h
2. J. Sus	— Aer. Śląski	210,5 „
3. A. Malowaniec	— Aer. Śląski	206,8 „
4. T. Rusek	— Aer. Śląski	204,5 „
5. J. Zwoliński	— Aer. Warszawski	197,8 „

Startowało 7 zawodników

F2C — wyścig zespołowy

1. P. Włodarczyk, A. Sulisz	— Aer. Warszawski	4'54"	5'24"	9'35"
2. A. Ziemiak, A. Gałkowski	— Aer. Śląski	4'50"	4'34"	9'46"
3. J. Rosiński, J. Wąsik	— Aer. Warszawski		5'09"	4'45"
4. J. Jóźwiak, W. Salach	— Aer. Warszawski		4'58"	5'17"
5. M. Raźniak, A. Sznajder	— Aer. Śląski		5'25"	5'00"

Startowało 10 zespołów

F4B — makiety — seniorzy

		wyk.	lot	
1. J. Ostrowski	— Aer. Częstochowski „Lightning"	596	570	1166
2. L. Podgórski	— Aer. Pomorski „Tu-2"	500	571	1071
3. Z. Jurek	— Aer. Opolski „Mosquito"	392	507	899
4. S. Porębski	— Aer. B.-Bialski Westland „Wirwind"	306	381	687
5. R. Mucha	— Aer. Częstochowski UT-2	259	401	660

Startowało 14 zawodników

F4B — makiety — juniorzy

1. J. Adamiec	— Aer. Opolski Ryan Super	333	243	576
2. J. Szumski	— Aer. J. Góra UT-2	269	187	456
3. W. Popczyk	— Aer. Częstochowski Typsy Junior	137	292	429
4. K. Leszcz	— Aer. Poznański „Mustang"	138	291	429
5. J. Boruciński	— Aer. Częstochowski Shinn	211	175	386

Startowało 8 zawodników

XII MISTRZOSTWA

Bywają imprezy modelarskie, na które przybywa się z przyjemnością, a na inne niechętnie. O tych zawodach mieliśmy mało danych, jedynie z powodu rangi imprezy można było się domyślać, że wezmą w niej udział najbardziej odważni i doświadczeni eksperymentatorzy małego lotnictwa. Bo przecież specjalność latających skrzydeł to najtrudniejsza dyscyplina. Dowiedziałem się, że będzie to masowa impreza, dlatego gospodarze mistrzostw ograniczyli liczbę uczestników do 100.

Znęcony frapującym tematem — latających skrzydeł, chciałem uczestniczyć w tych zawodach, a z zawodnikami przeżyć wielką przygodę. Tak znalazłem się na XII Mistrzostwach Polski Modeli Latających Skrzydeł o mem. Maksymiliana Paździorka, organizowanych w dniach 24—25 sierpnia 1975 r. na lotnisku w Gliwicach. Organizatorami tej pięknej i pożytecznej imprezy byli: ZM ZMS, RU SZSP, MK KFiT, MGSM, Politechnika Śląska.

Na uroczyste otwarcie mistrzostw Polski przybyli przedstawiciele miejscowych władz. Po odegraniu hymnu i wciągnięciu flagi na maszt wysłuchano przemówienia Prezesa Aeroklubu Gliwickiego inż. Waldemara Czyża. Następnie kierownik zawodów, a zarazem aeroklubu ppłk Mieczysław Herzyk złożył raport o gotowości ekip do zawodów i ambitnej walki sportowej.

Zawody rozgrywano przy całkowitym zachmurzeniu. Stąd też szanse na zwycięstwo mieli wszyscy jednakowe. Jedynie pod koniec zawodów wyzwalały się nieliczne i anemiczne kominy termiczne niesione z pobliskiej huty.

Mistrzostwa Polski Latających Skrzydeł rozgrywano w trzech kategoriach: F1A, F1B, F1C (szybowce, gumówki i silnikówki). Wszyscy zawodnicy mieli numery startowe, a komisarze i prasa — plastykowe plakietki z nazwiskami. Natomiast karty startowe były w trzech kolorach, odpowiadających różnym kategoriom modeli. Każdy zawodnik musiał wykonać siedem startów. Wynik końcowy stanowiła suma siedmiu czasów lotu modelu.

POLSKI LATAJĄCYCH SKRZYDEŁ



9



10

Zawodnicy byli zakwaterowani w międzynarodowym hotelu studenckim Politechniki Gliwickiej, położonym blisko lotniska. Organizatorzy zapewnili bezpłatne zakwaterowanie i wyżywienie w nowoczesnej stołówce. Między lotniskiem a stołówką kursował specjalny autobus. Usprawniało to znacznie przebieg imprezy i zapewniało zgodność z harmonogramem. A o tym, jak dokładnie realizowano program mistrzostw, niech świadczy fakt, że zawodnicy regulowali swe zegarki wg tego programu. Mistrzostwa odbywały się w miłej i sportowej atmosferze bez zbytniego pośpiechu. Właściwy dla tego typu imprezy klimat stwarzał mistrz ceremonii Aleksander Dziewiałkowski — sędzia techniczno-sportowy. Miał on do dyspozycji radiowóz i centrum obliczeniowe. Toteż czasy lotów były natychmiast sumowane i nanoszone na tablice wyników.

Pod koniec zawodów wszyscy kierownicy ekip otrzymali biuletyn z zawodów, proporczyki, plakaty i zaproszenie na następny rok.

Wreszcie należałoby zdradzić nazwisko głównego bohatera tej wzorowo zorganizowanej imprezy, dzięki któremu mogła się ona odbyć (nadmieniamy, że nie korzystał z żadnych dotacji aeroklubu). Jest nim znany pedagog i modelarz Adam Jabłoński, kierownik sekcji ośrodka modelarskiego Aeroklubu Gliwickiego.

Szkoda tylko, że nikt z ZG APRL nie widział tej imprezy, naprawdę wzorowo zorganizowanej. A dojazd do Gliwic jest wyśmienity i nie męczący. Były to przecież mistrzostwa Polski.

Tekst i zdjęcia
B. WĘGRZYN

1. Powitanie zawodników na XII Mistrzostwach Polski Latających Skrzydeł

2. Udany start bezogonowca Andrzeja Lipińskiego z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku

3. Uzyskane wyniki sportowe natychmiast publikowano. Przy tablicy Aleksander Dziewiałtowski — sędzia techniczno-sportowy i jego drużyna obliczeniowa

4. Ekipa Aeroklubu Robotniczego ze Świdnika. Od lewej: Piotr Jędrych, Edward Szymanowski, Władysław Starobrat, Andrzej Lipiński, Andrzej Kowalczyk

5. Zwycięski model bezogonowca — silnikówki konstr. Jana Machiny z Aeroklubu Pomorskiego

6. Przedstawiciel stolicy — Lucjan Dusza z bezogonowcem o pełnej mechanizacji płata.

7. Od lewej: wielokrotny triumfator mistrzostw dr mgr inż. Stanisław Kubit z Aeroklubu Gliwickiego w rozmowie z głównym organizatorem tej imprezy — Adamem Jabłońskim

8. Paweł Zygadlewicz z Aeroklubu Podhalańskiego ma podwójny powód do radości — jako debiutant znalazł się w pierwszej dziesiątce, a ponadto zdał egzamin na studia lotnicze w Politechnice Rzeszowskiej. A szczęście przynosi mu Elżbieta Sowińska (widoczna na zdjęciu)

9. Jak ci poszło? zapytuje Wiesław Obrzut swego znajomego Jacka Chmielewskiego

10. Zmiana kąta natarcia — od lewej Maciej Domaniecki i Tadeusz Nowak z Aer. Bydgoskiego

11. Prezes Aeroklubu inż. Waldemar Czyż wręcza medale i składa gratulacje. W środku dr inż. Stanisław Kubit z Aeroklubu Gliwickiego — mistrz Polski w klasie F1A — bezogonowców, z lewej Stanisław Lipiński, I wicemistrz Polski z Aer. Ziemi Lubuskiej oraz Bronisław Wieńczyk z Aer. Gliwickiego, II wicemistrz Polski

12. Mistrzowie Polski w klasie F1B — bezogonowców. Od lewej: Jerzy Podlewski z Aer. Pomorskiego — I wicemistrz, Edward Stawinoga z Aer. Gliwickiego — mistrz Polski oraz Bolesław Kościński z Aer. Pomorskiego — II wicemistrz

13. Wręczenie medali i gratulacje od kierownika Aer. Gliwickiego ppłk. Mieczysława Herzyka. Od lewej: dr inż. Stanisław Kubit z Aer. Gliwickiego — I wicemistrz, Jan Machina z Aer. Pomorskiego — mistrz Polski oraz Maciej Domaniewski z Aer. Bydgoskiego — II wicemistrz.



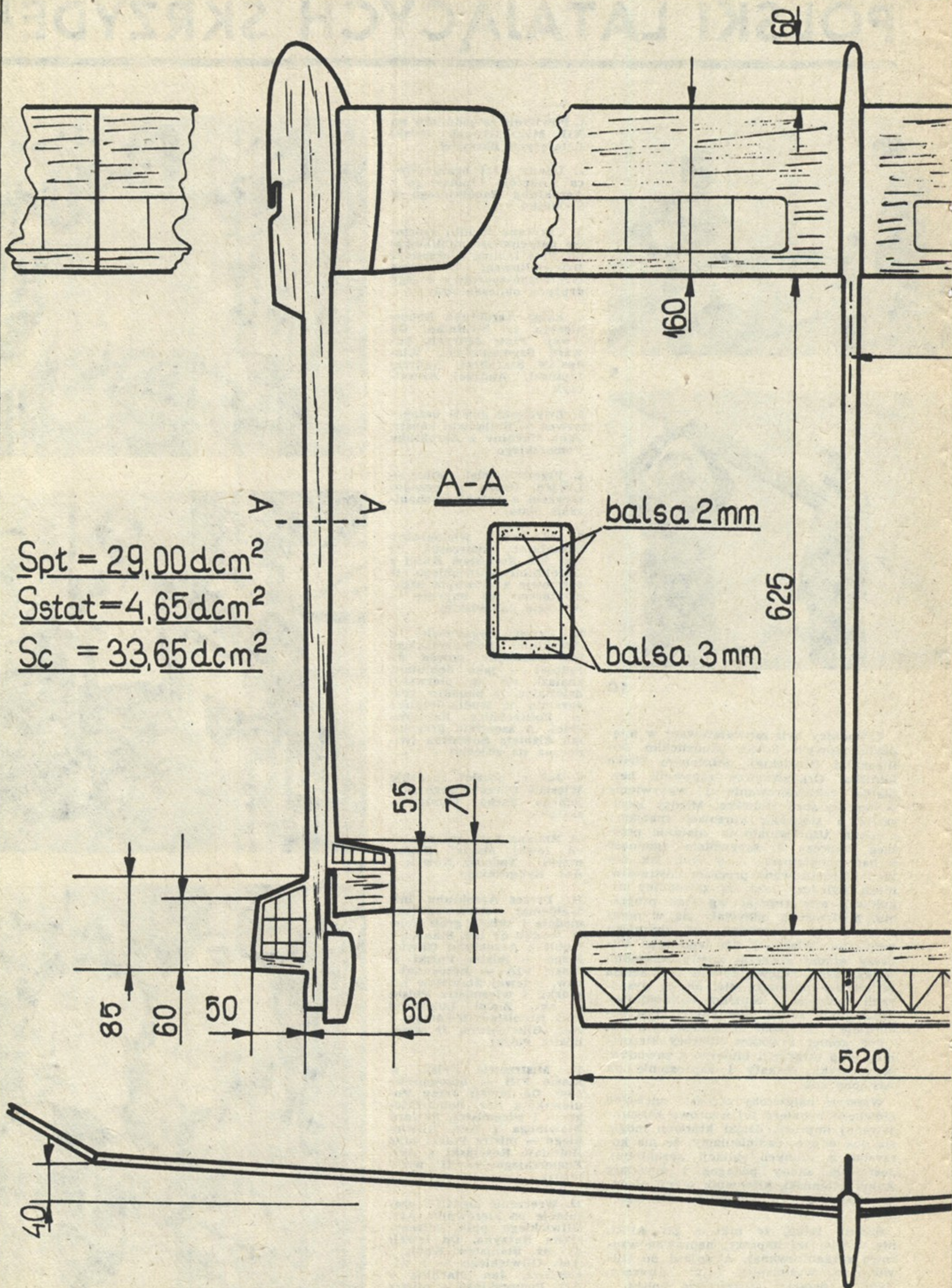
11

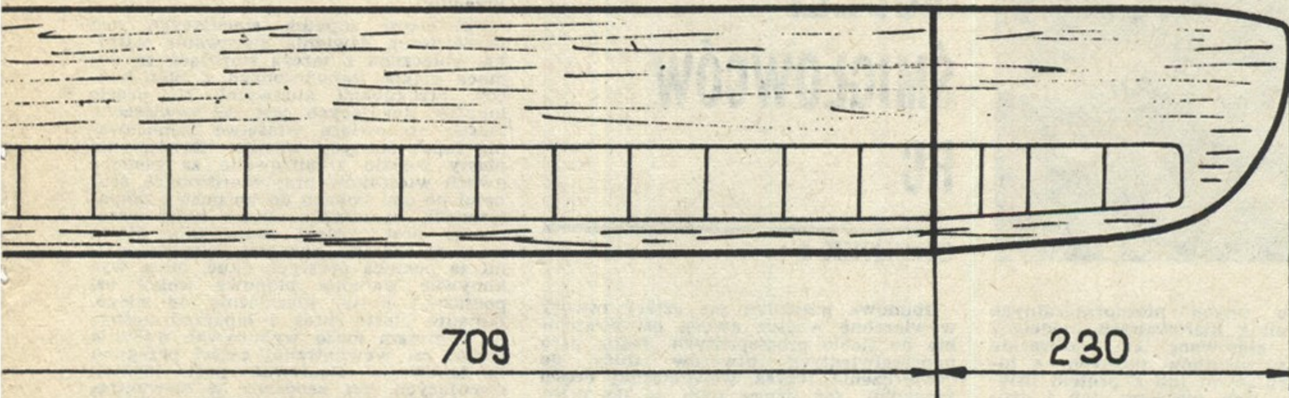


12

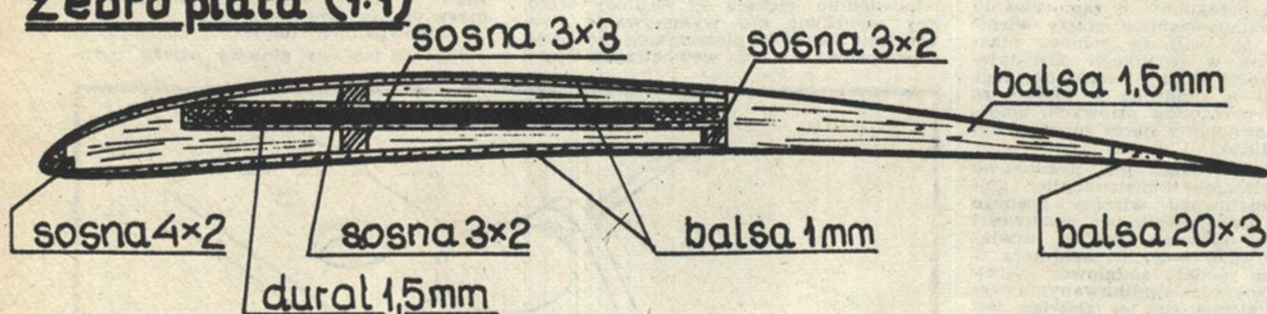


13

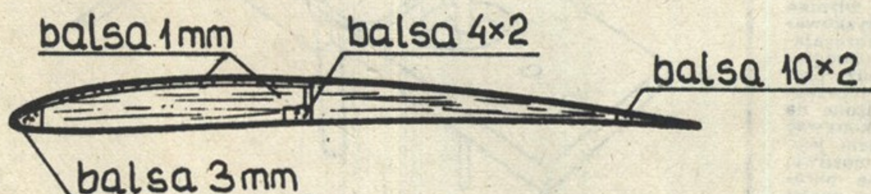

60
160
625
520
A-A
A
A
balsa 2mm
balsa 3mm
Spt = 29,00dcm²
Sstat=4,65dcm²
Sç = 33,65dcm²
55
70
85
60
50
60
40

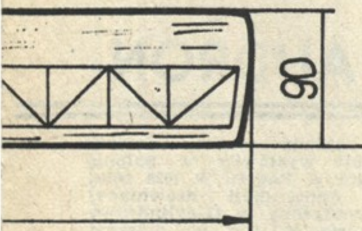


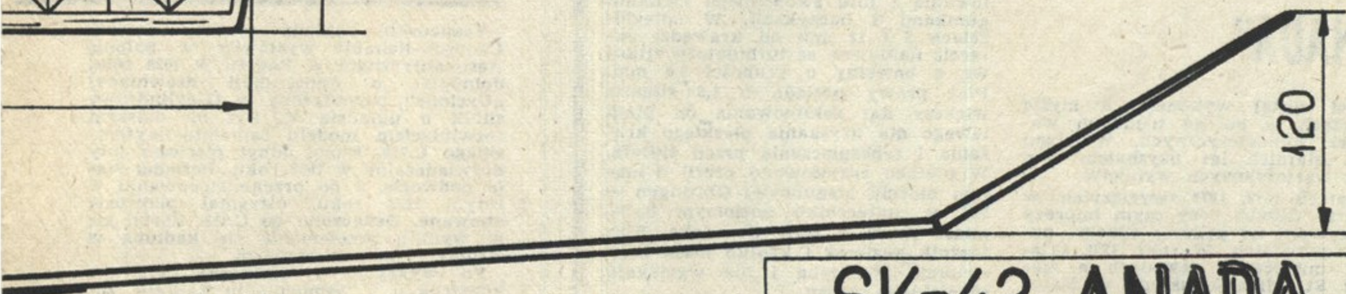
Żebro płata (1:1)



Żebro statecznika (1:1)







SK-43 ANADA		
Podz 1:5	Stanisław	Jl.ark.1
20.05.75	KUBIT	Nr.ark.1



GŁOWICE MODELI ŚMIGŁOWCÓW RC

ODCINEK 1

Z powodu swych niezaprzeczalnych zalet, w zdalnie kierowanych modelach śmigłowców stosowane są przeważnie dwa systemy wirników nośnych: z łopatkami sterującymi lub z prętem ustatecznlającym. Tak pierwsze, jak i drugie należą do grupy wirników dwułopatowych. W zasadzie charakteryzują się one brakiem przegubów w zamocowaniu łopat oraz zamocowaniem piasty wirnika nośnego na wale za pomocą przegubu. Ponadto w wirnikach posiadających możliwość zmiany skoku ogólnego łopaty nośne są osadzone w piaście za pomocą tzw. przegubów osiowych, umożliwiających swobodny obrót łopat wokół ich osi podłużnej.

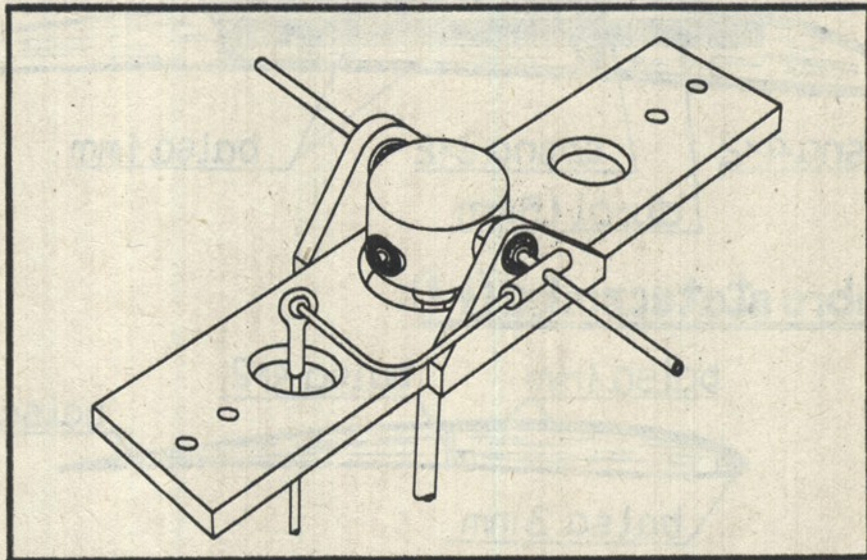
Na rys. 1 przedstawiono stosunkowo proste rozwiązanie konstrukcyjne głowicy dwułopatowego wirnika nośnego z łopatkami sterującymi, bez możliwości zmiany skoku ogólnego. Jest to rozwiązanie zastosowane przez D. Schlutera w jego słynnym modelu śmigłowca „Huey Cobra". Jedynym skomplikowanym i pracochłonnym elementem tej głowicy jest przegub kardanowy umożliwiający pochylanie się płaszczyzny tarczy wirnika w dowolną stronę przy niezmiennym położeniu wału wirnika.

Przegub kardanowy głowicy składa się z cylindrycznej obudowy osadzonej na stałe na końcówce wału wirnika oraz z części wewnętrznej, ułożyskowanej w obudowie i swobodnie obracającej się. Przez cylindryczną obudowę i jej część wewnętrzną przechodzi pręt z osadzonymi na obu końcach łopatkami sterującymi. Łopatki są osadzone na pręcie sztywno i mogą wykonywać obrót tylko wraz z nim, względem jego osi podłużnej. Aby było to możliwe, musi być zapewnione swobodne obracanie się pręta w wewnętrznej części przegubu kardanowego.

Obudowa przegubu ma cztery otwory wywiercone wzdłuż dwóch osi wzajemnie do siebie prostopadłych. Jedna para naprzeciwległych otworów służy do utwierdzenia łożysk wewnętrznej części przegubu, zaś druga para — do przepuszczenia pręta łopatek sterujących. Te drugie otwory posiadają średnicę odpowiednio większą od średnicy pręta, aby umożliwić mu wykonywanie swobodnych wahań w płaszczyźnie pionowej, prostopadłej do osi wewnętrznej części przegubu. Tak więc, łopatki sterujące utwierdzone na obu końcach pręta mogą wykonywać wraz z nim następujące ruchy: ruch wirowy wraz z całym wirnikiem z prędkością kątową w, obrót wraz z prętem wokół jego osi podłużnej oraz wahania w płaszczyźnie pionowej, prostopadłej do osi wewnętrznej części przegubu.

Na pręcie łopatek sterujących jest utwierdzona dźwignia sterowania wirnika, połączona z tarczą sterującą za pomocą cięgła, zakończonego z obu końców przegubami kulowymi. Na pręcie łopatek sterujących jest też zawieszona piasta, stanowiąca właściwe zamocowanie łopat nośnych wirnika. Zawieszenie piasty zostało zrealizowane za pomocą dwóch wieszaków przytwierdzonych śrubami po obu bokach do korpusu i zaopatrzonych w łożyska, przez które przechodzi pręt. Dzięki temu cała piasta wraz z łopatami nośnymi, zamocowanymi za pomocą prostych okuć, może wykonywać wahania pionowe wokół osi podłużnej pręta, niezależnie od niego. Ponadto piasta wraz z łopatami nośnymi i prętem może wykonywać wahania wokół osi wewnętrznej części przegubu kardanowego. Ponieważ pręt łopatek sterujących jest osadzony w wewnętrznej części przegubu w sposób obrotowy i mogłoby nastąpić przesunięcie się go wraz z piastą względem osi wirnika, przewidziano umocowanie go za pomocą odpowiednich tulejek dystansowych.

Podczas budowy głowicy należy zwra-



SK-43 „ANADA"

Model został wykonany z myślą o startach w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. W ciągu kilku ostatnich lat uzyskałem nim szereg wartościowych wyników.

W latach 1972, 1973 zwyciężyłem w Pucharze Gliwic, przy czym imprezy te odbywały się podczas silnego, porywistego wiatru. W roku 1972 zająłem I miejsce w zawodach o Memoriał St. Michniewskiego w Katowicach. W tymże samym roku w eliminacjach kadry do mistrzostw świata wywalczyłem I miejsce wynikiem 1092 s.

Model charakteryzuje się bardzo mocną konstrukcją szczególnie płatów. Posiadają one bowiem obustronny keson na dość znacznej szerokości, który zapewnia dużą wytrzymałość na skręcanie i zginanie.

Łączenie płatów zrealizowano na języku duralowym o grubości 1,5 mm. Ponadto skrzydła są zabezpieczone przed rozsuwaniem się w czasie holowania i lotu swobodnego cienkimi gumkami i haczykami. W odległościach 8 i 12 mm od krawędzi natarcia naklejone są turbulatory nitkowe z bawełny o grubości 0,5 mm. Płat prawy posiada o 1,5 stopnia większy kąt zaklinowania od płata lewego dla uzyskania płaskiego krążenia i zabezpieczenia przed spiralą. W płatach zastosowano profil o małym ugięciu biegunowej Göttingen — 517, w stateczniku poziomym natomiast profil z serii Benedeka. Statecznik poziomy i kadłub mają konstrukcję klasyczną i nie wymagają specjalnego opisu.

Model oklejony jest papierem japońskim w kolorach żółtym, czarnym i czerwonym i czterokrotnie celionowany.

Charakteryzuje się dużą statecznością na holu i w locie swobodnym.

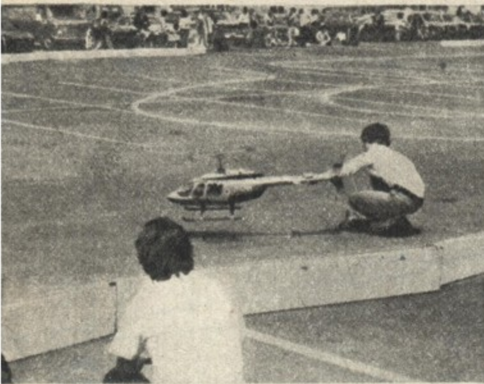
STANISŁAW KUBIT

CAUDRON-

Francuskie zakłady lotnicze Societè Caudron-Renault wystawiły w Salonie Aeronautycznym w Paryżu w 1938 roku dolnopłat o konstrukcji drewnianej „Cyclone", wyposażony w 12-cylindrowy silnik o układzie V. Był on dalszym rozwinięciem modelu samolotu myśliwskiego C.710, który odbył pierwsze loty doświadczalne w 1937 roku. Posiadał stałe podwozie, a po przekonstruowaniu w lutym 1938 roku, otrzymał podwozie chowane. Oznaczono go C.713. Rozbił się w wyniku przełamania się kadłuba w stromym locie nurkowym.

Po wykryciu i usunięciu defektów konstrukcji i wzmocnieniu kadłuba został zmodyfikowany i wyposażony w dwa działka o kalibrze 20 mm, zamontowane w płatach. Posiadając silnik Renault 12R-01 o mocy 450 KM osiągał szybkość do 480 km/godz.

Samolot ten był dziełem inżyniera Marcela Riffarda, a następnie został przekonstruowany przez inżyniera Georgesa Otfinovskiego, szefa biura konstrukcyjnego zakładów. Wystawiony w



nę i ruch cięgła, połączonego z jej ruchomym pierścieniem. Pionowe ruchy cięgła powodują ruch dźwigni sterowania, obrót pręta i odpowiednią zmianę kąta nastawienia łopatek sterujących. Ponieważ łopatki są utwierdzone na wspólnym pręcie, zmiana kątów nastawienia jest zawsze odwrotna. Zwiększeniu kąta nastawienia jednej łopatki towarzyszy zmniejszenie kąta nastawienia drugiej, i odwrotnie. A więc, odpowiednio na jednej łopatce następuje wzrost siły nośnej i jej ruch do góry, zaś na drugiej, przeciwnej — spadek siły nośnej i jej ruch do dołu. Nietrudno zauważyć, że ruchowi pręta z łopatkami sterującymi musi towarzyszyć przechylanie się całej piasty z łopatami nośnymi, wokół osi części wewnętrznej przegubu kardanowego. Wirowaniu głowicy z łopatami nośnymi towarzyszy więc okresowe opadanie i wznoszenie się ich na pewnych kątach (azymutach), określonych przez aktualnie istniejące przechylnie tarczy sterującej. Przy przechyleniu tarczy sterującej w inną stronę, miejsca, w których wystąpi wznios lub opadanie łopat nośnych, ulegną odpowiednim przesunięciom kątowym. W ten sposób został uzyskany efekt przechylania się płaszczyzny wirowania łopat nośnych (tarczy wirnika) w ściśle określoną stronę i żądane nachylenie wektora ciągu wirnika. Składowa pozioma ciągu, jaka przy tym powstała, będzie przyczyną ruchu modelu w określonym kierunku.

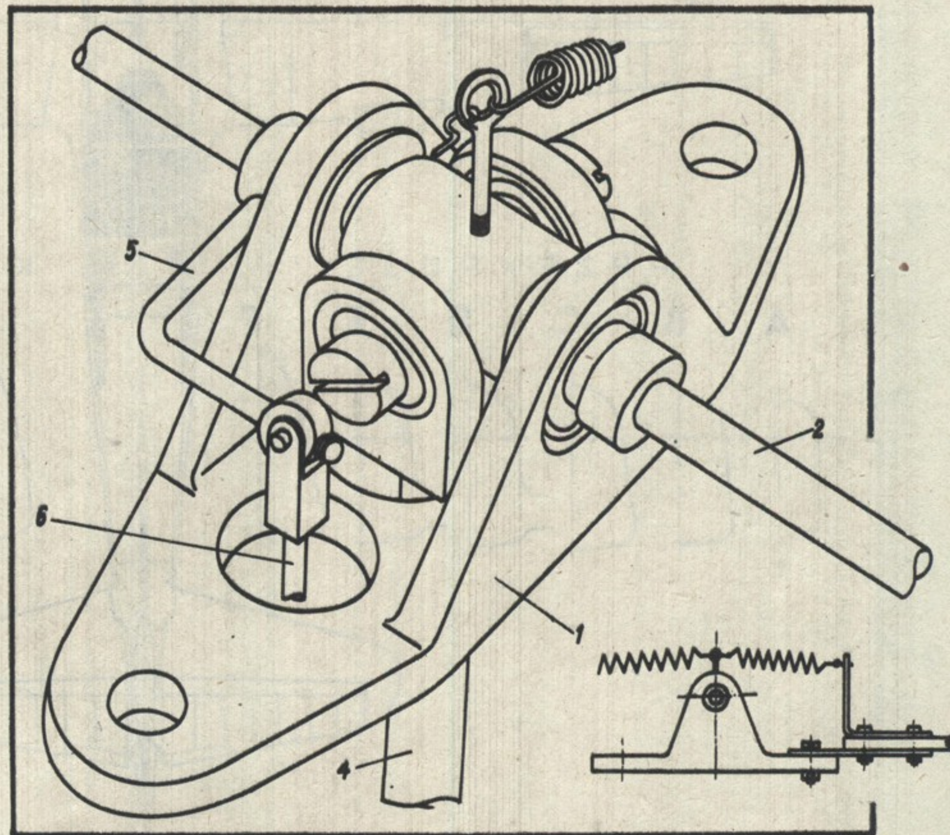
cdn.

B. SPUNDA

cać baczną uwagę na prostopadłość i równoległość odpowiednich otworów i osi. Nawet niewielkie odchylenia mogą powodować wzrost oporów tarcia w łożyskach, a nawet ich zakleszczenie się. Szczególna dokładność jest też konieczna z uwagi na prawidłowe wyważenie układu. Minimalna asymetria może wywołać nieobliczalne skutki dla konstrukcji oraz stworzyć zagrożenie dla otoczenia. Powyższe uwagi dotyczą oczywiście nie tylko opisywanej głowicy, ale i wszystkich innych, o dowolnej konstrukcji.

Przy projektowaniu głowicy oraz jej wykonywaniu należy zwrócić uwagę na prawidłowe usytuowanie środka przegubu kulowego dźwigni sterowania, umocowanej do pręta łopatek sterujących. Dla stanu wyjściowego, tzn. w neutralnym położeniu tarczy sterującej, środek przegubu kulowego musi leżeć na przedłużeniu osi wewnętrznej części kardana. Przy regulacji głowicy należy bardzo dokładnie sprawdzić położenie przegubu kulowego i w razie potrzeby dokonać niezbędnej korekty. Usytuowanie przegubu kulowego można uznać za prawidłowe wtedy, kiedy przy przechylaniu ręką całej piasty w płaszczyźnie pionowej, przechodzącej przez pręt łopatek sterujących wokół osi wewnętrznej części przegubu kardanowego nie występują żadne wahania tarczy sterującej. Podczas tej próby dźwignia sterowania musi być oczywiście połączona z tarczą sterującą. Tarczę sterującą natomiast należy odłączyć od popychaczy mechanizmów wykonawczych.

Sterowanie wirnikiem jest bardzo proste i sprowadza się do odpowiednich zmian kątów nastawienia łopatek sterujących. Odbywa się to przez przechylenie tarczy sterującej we właściwą stro-



RENAULT C.714 „CYCLONE"

Salonie model otrzymał kolejny numer typu C.714 i nazwę „Cyclone".

W połowie 1938 roku dowództwo lotnictwa francuskiego zdecydowało się przeorganizować i wyposażyć w nowy sprzęt jednostki myśliwskie. Zainteresowano się wtedy C.714 „Cyclone", który był prostszy w budowie i znacznie tańszy w produkcji od „Morane" MS.406. Nie bez znaczenia był także fakt, że zbudowanie „Cyclone" wymagało jedynie 5000 godzin pracy, a MS-406 aż 12 000 godzin.

Gdy zapadła ostateczna decyzja, postanowiono wyposażyć C.714 „Cyclone" w 4 karabiny maszynowe o kalibrze 7,5 mm. Początkowo zamówiono 20 sztuk tych aparatów zastrzegając sobie opcję na 180 dalszych. W rezultacie zakłady Renault w Paryżu wykonały ich 120. Pierwszy z zamówionych C.714 „Cyclone" wyszedł z fabryki w czerwcu 1939 r.

Szczegółami konstrukcyjnymi różnił się w dużej mierze od prototypu. Dotyczyło to szczególnie płatów i podwozia, które wzmocniono i zmodyfikowano. Samolot wyposażony był w silnik Renault 12R-03, 12-cylindrowy w układzie V, dający moc 450 KM na pułapie 3600 m, który okazał się jednak zbyt słaby. Zastosowano w nim śmigło metalowe Ratier, trzyłopatowe, o nastawnym skoku. Osiągnął szybkość maksymalną 485 km/godz., a czas wznoszenia się na 5000 m wynosił 12 minut. Dla orientacji dodać tu należy, iż niemiecki samolot myśliwski „Messerschmitt" Me.109E zużywał na dostanie się na ten pułap jedynie 6 minut.

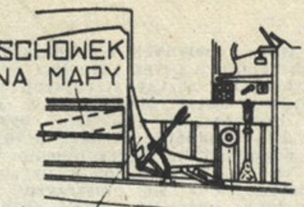
W momencie uderzenia Niemców na Francję, 10 maja 1940 roku, lotnictwo francuskie dysponowało jedynie tylko 8 samolotami C.714 „Cyclone", całkowicie wyposażonymi i uzbrojonymi. Lotnicy francuscy nie latali na nich w ogóle — przydzielono je polskiej eskadrze myśliwskiej „Warszawa", która trenowała w tym czasie w Bron. Po dostarczeniu większej ilości tych samolotów utworzono z niej Grupe de Chasse I/145, którą przeniesiono 22 maja do Villacoublay. Dysponowała ona dwudziestoma C.714 „Cyclone".

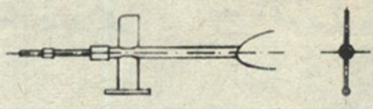
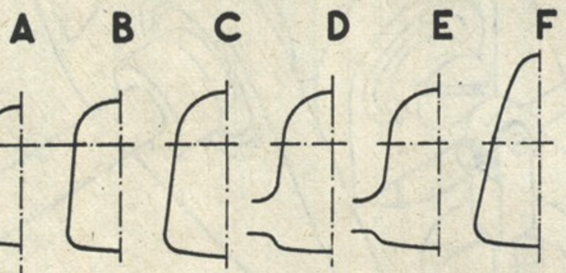
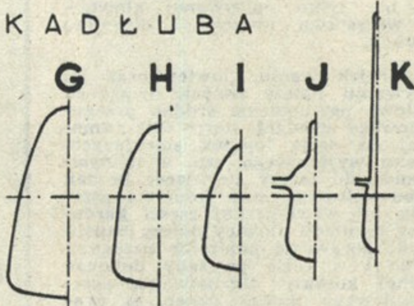
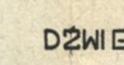
W dniu 25 maja wydano polskim pilotom zakaz dokonywania lotów na tych aparatach, gdyż okazało się, iż posiadają one różne defekty konstrukcyjne i są niebezpieczne. Ponieważ żadnych innych maszyn Polakom nie przydzielono, latali oni na nich nadal.

Po przejściu na lotnisko w Dreux 5 polskich C.714 „Cyclone" zaatakowało 15 niemieckich „Messerschmitt" Me.110 na płd. zach. od Rouen. Zestrzelono 5 samolotów nieprzyjaciela bez strat własnych, po powrocie do bazy okazało się jednak, iż większość maszyn nie nadaje się do dalszego użytku. W czasie patrolowego lotu po prowizorycznym naprawieniu maszyn 17 polskich C.714 „Cyclone" zaatakowało pod dowództwem majora Kępińskiego około 50 „Dornier" Do.215, eskortowanych przez 20 „Messerschmitt" Me.109E. Polacy zestrzelili 1 samolot „Dornier" Do.215 i 2 „Messerschmitt" Me.109E, tracąc 3 maszyny wraz z pilotami. Następnego dnia 12 polskich C.714 „Cyclone" stoczyło pod dowództwem majora Kępińskiego walkę na płd. od Dreux z 15 „Dornier" Do.215 i 12 „Messerschmitt" Me.109E. Major Kępiński został ciężko ranny i z trudem zdołał dolecieć do lotniska.

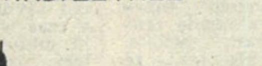
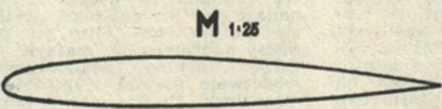
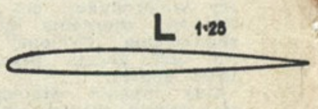
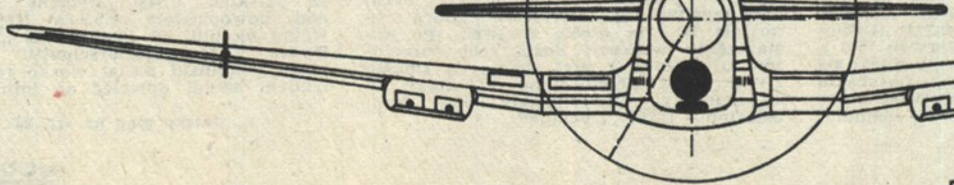
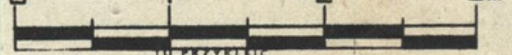
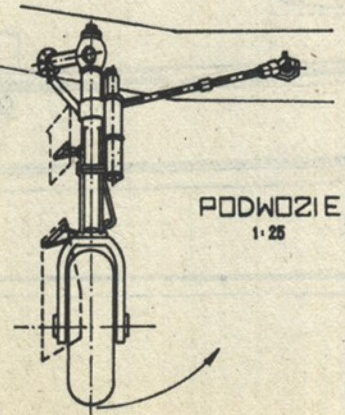
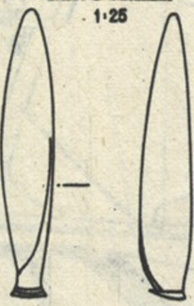
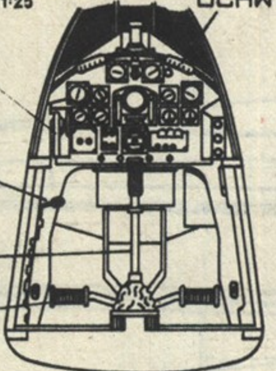
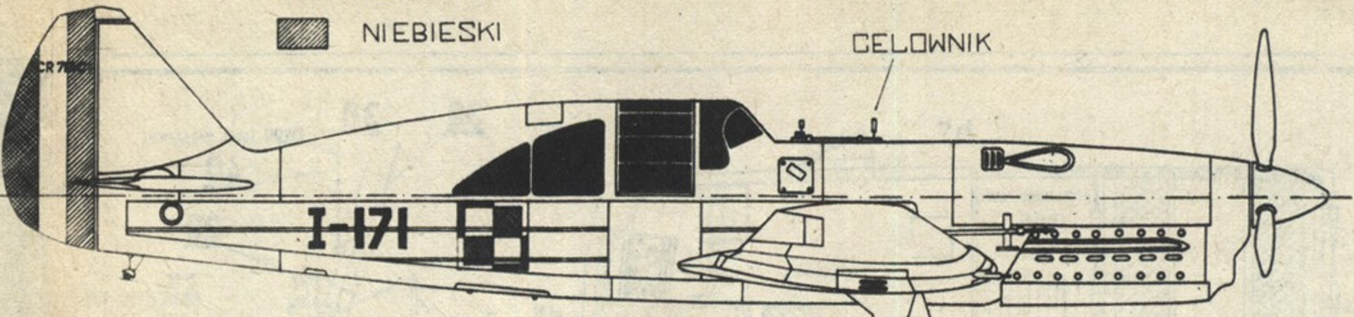
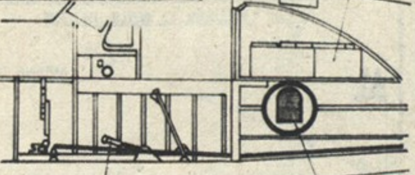
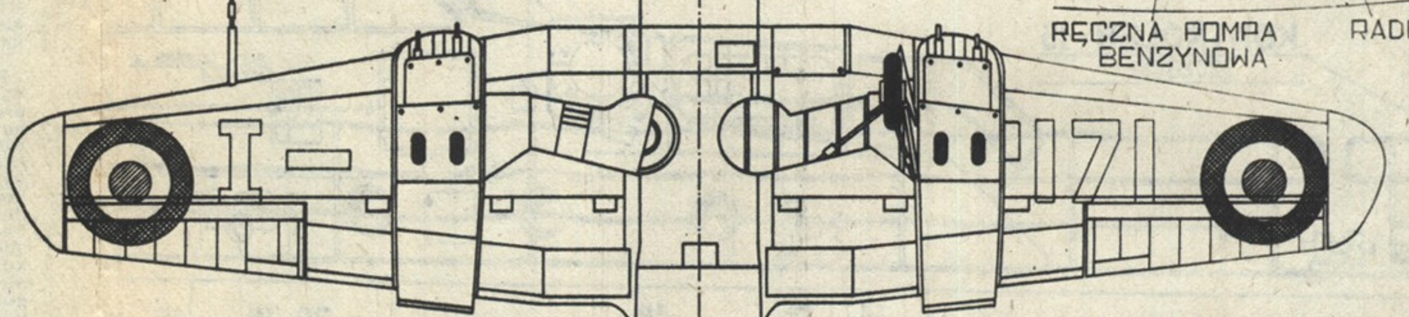
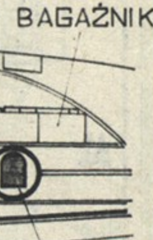
dalszy ciąg na str. 20

SAMOLOT MYŚLIWSKI CAUDRON-RENAULT 714 C1 „CYCLONE”





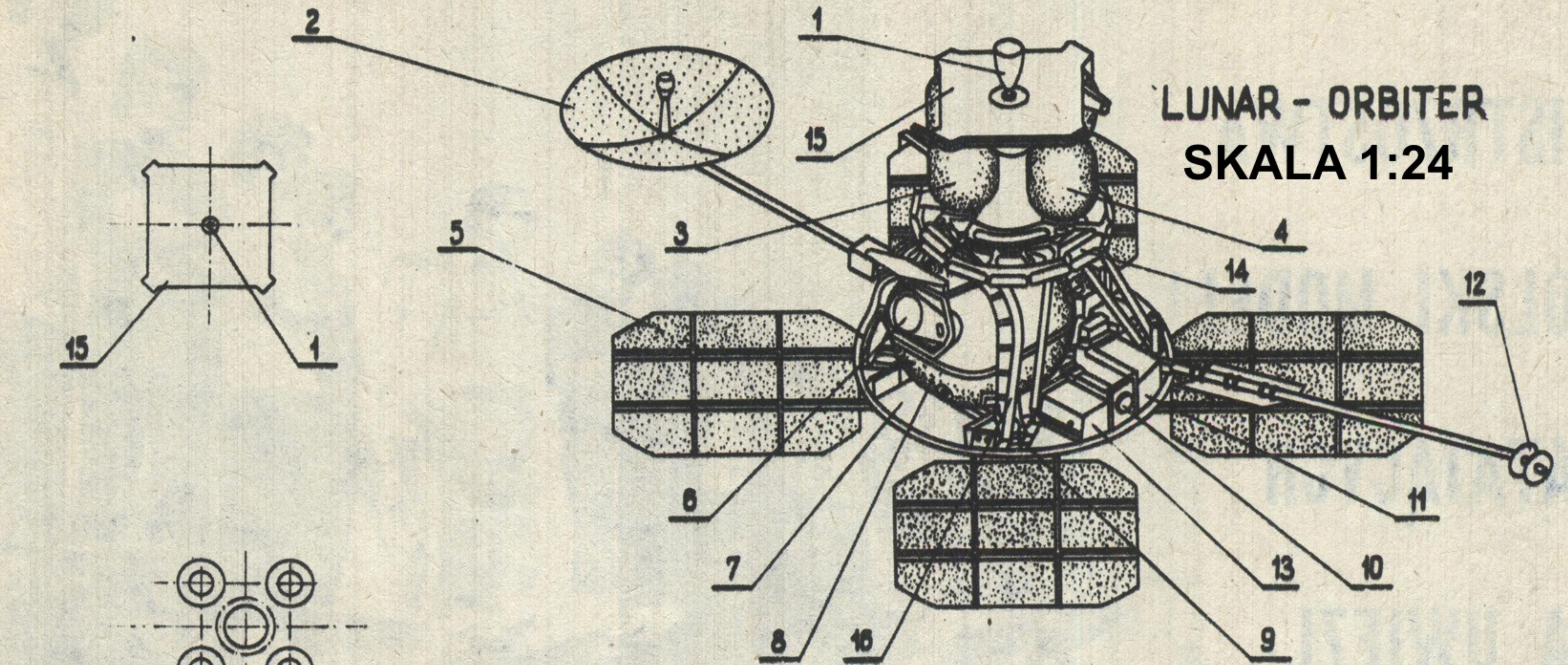
DANE TECHNICZNE	
ROZPIĘTOŚĆ	9,0 m
DŁUGOŚĆ	8,55 m
WYSOKOŚĆ	2,87 m
POW. NOŚNA	12,5 m²
CIĘŻAR WŁASNY	1400 kg
CIĘŻAR W LOCIE	1750 kg
PRĘDKOŚĆ MAX.	485 km/h
PUŁAP	9100 m
ZASIĘG	900 km

NAPĘD: SILNIK 12-TO CYLINDROWY RENAULT 12 Rol 450 KM

UZBROJENIE: 4 KARABINY MASZ. MAC 1934 M39 KALIBER 7,5 mm

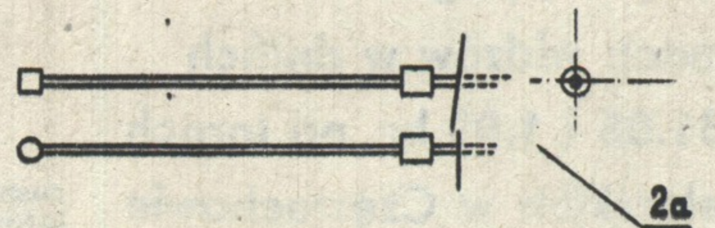
OPRACOWAŁ	J. ROZWADOWSKI – TORONTO				
KREŚLIŁ	W. BĄCZKOWSKI – WARSZAWA				
SKALA	1:50	DATA	MAJ 1975	NR. RYS.	20

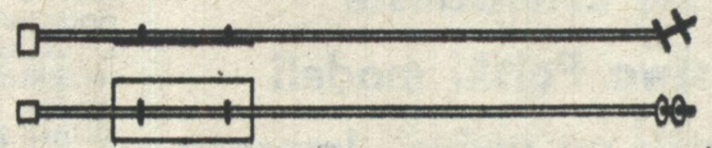
LUNAR - ORBITER
SKALA 1:24



A - A

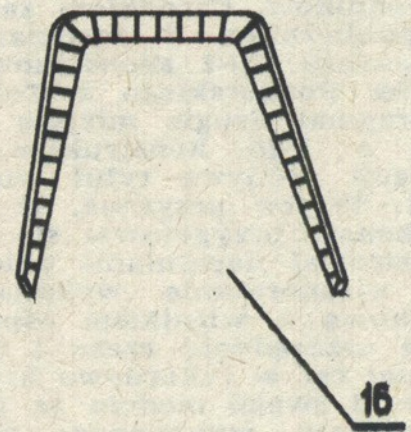
15
1
3
4
A
A
6
14
2
8
11
5
16
9
13
10
12
7

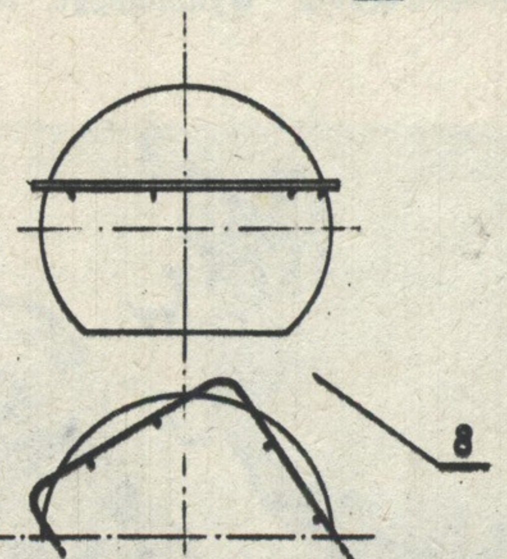




2
8
2a
14
5
6
16
11
10
9
13
12

RZUT GÓRNY
BEZ UWZGLĘDNIENIA
ELEMENTÓW 1, 15, 3, 4

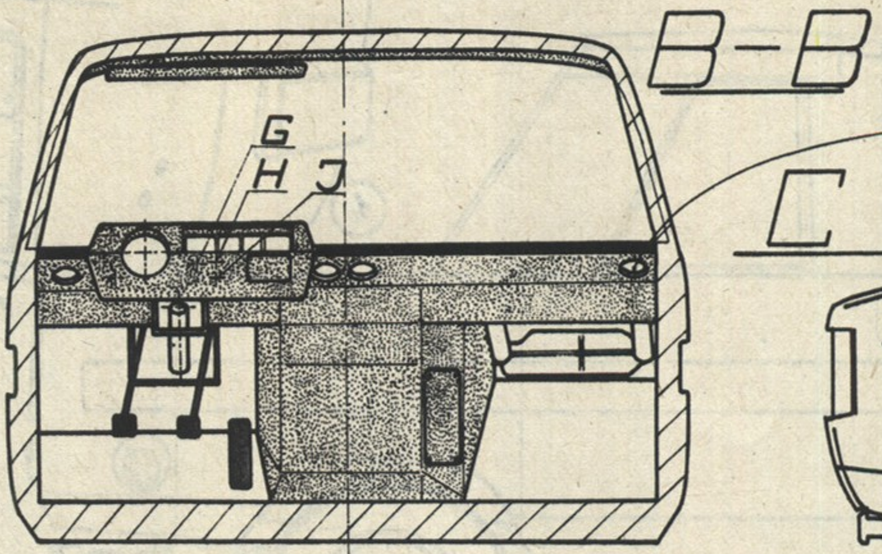


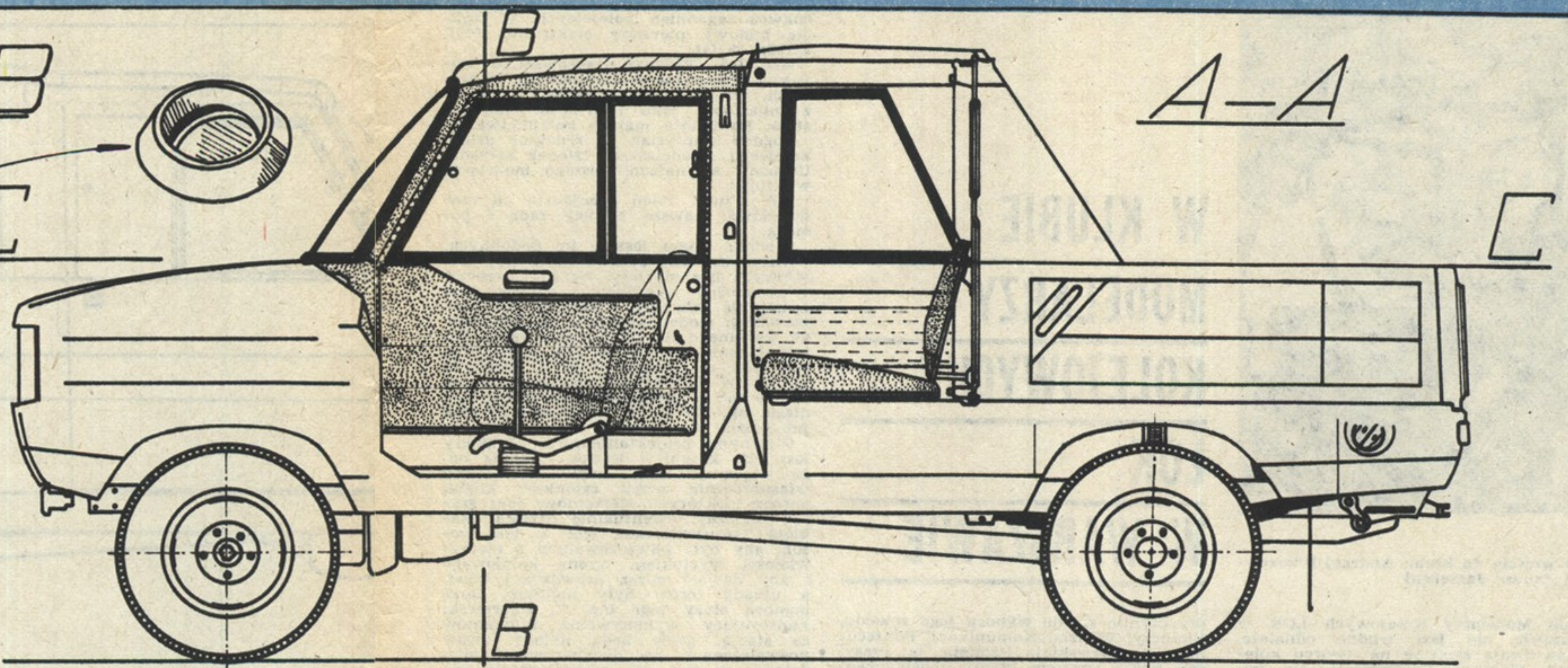


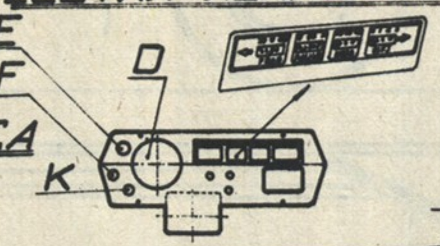
PRÓBNIKI KOSMICZNE U.S.A.		
SKALA 1:20	OPRACOWAŁ:	M. SZAPOWALENKO
DATA 1.03.69.	KREŚLIŁ:	

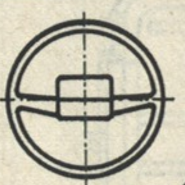
WARSZAWA

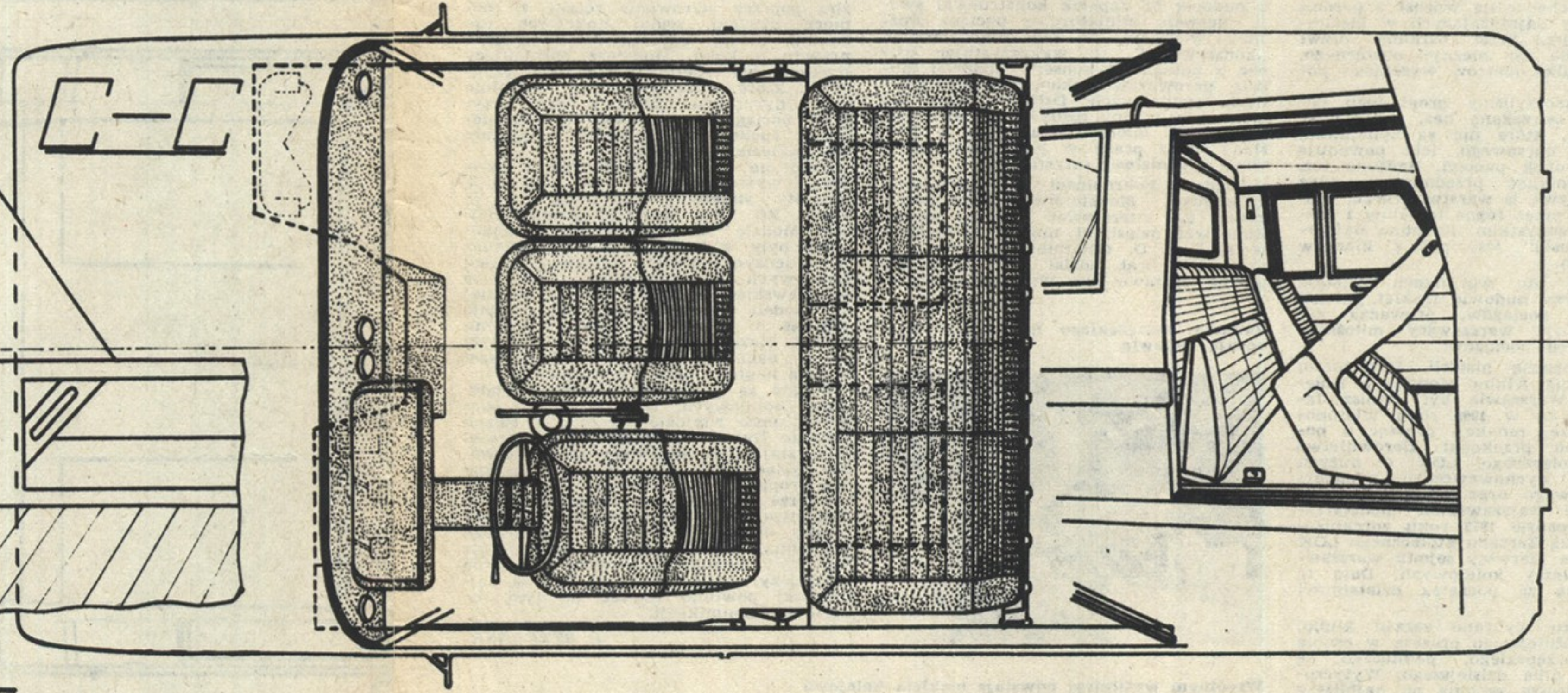
DOKUMENTACJA PRÓBNIKÓW JEST UPROSZCZONA

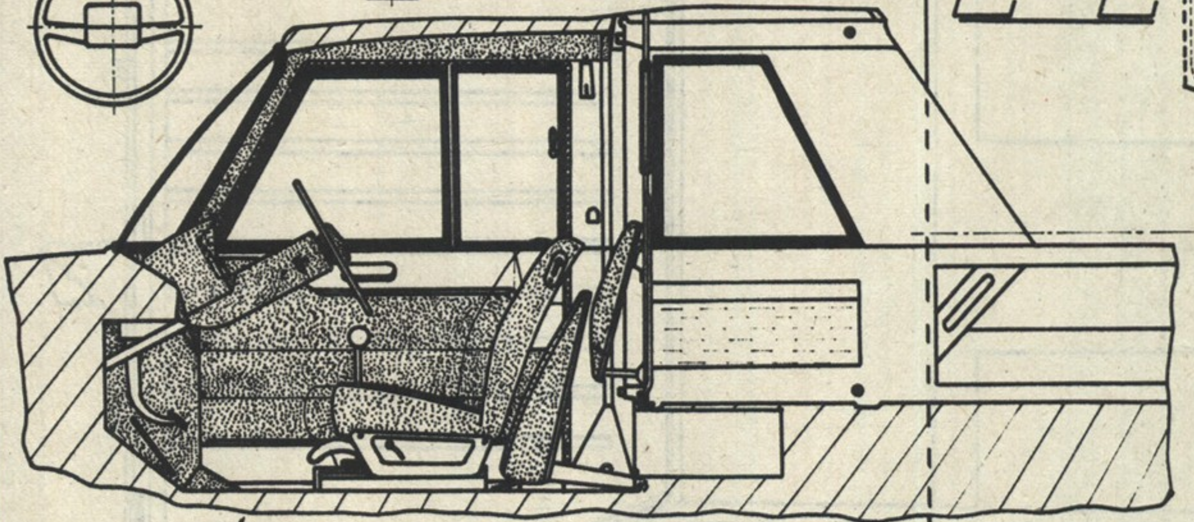


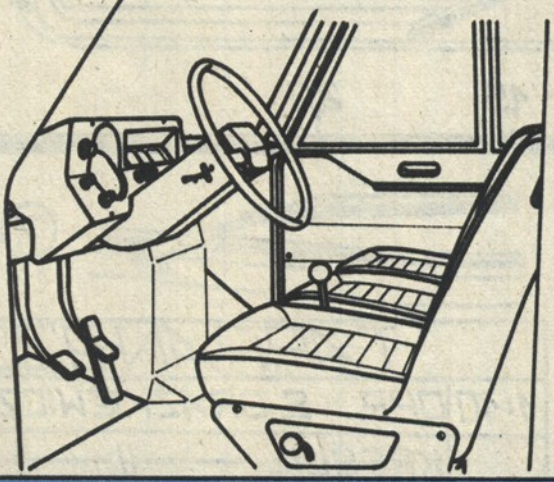




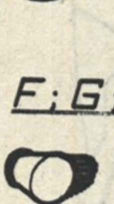






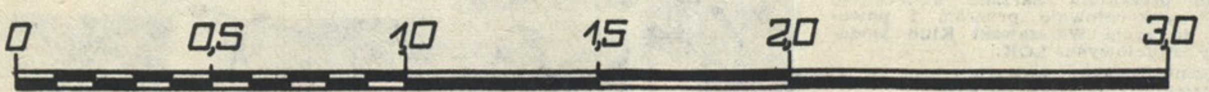


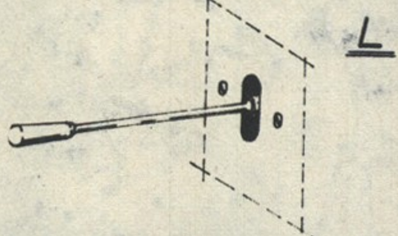
E



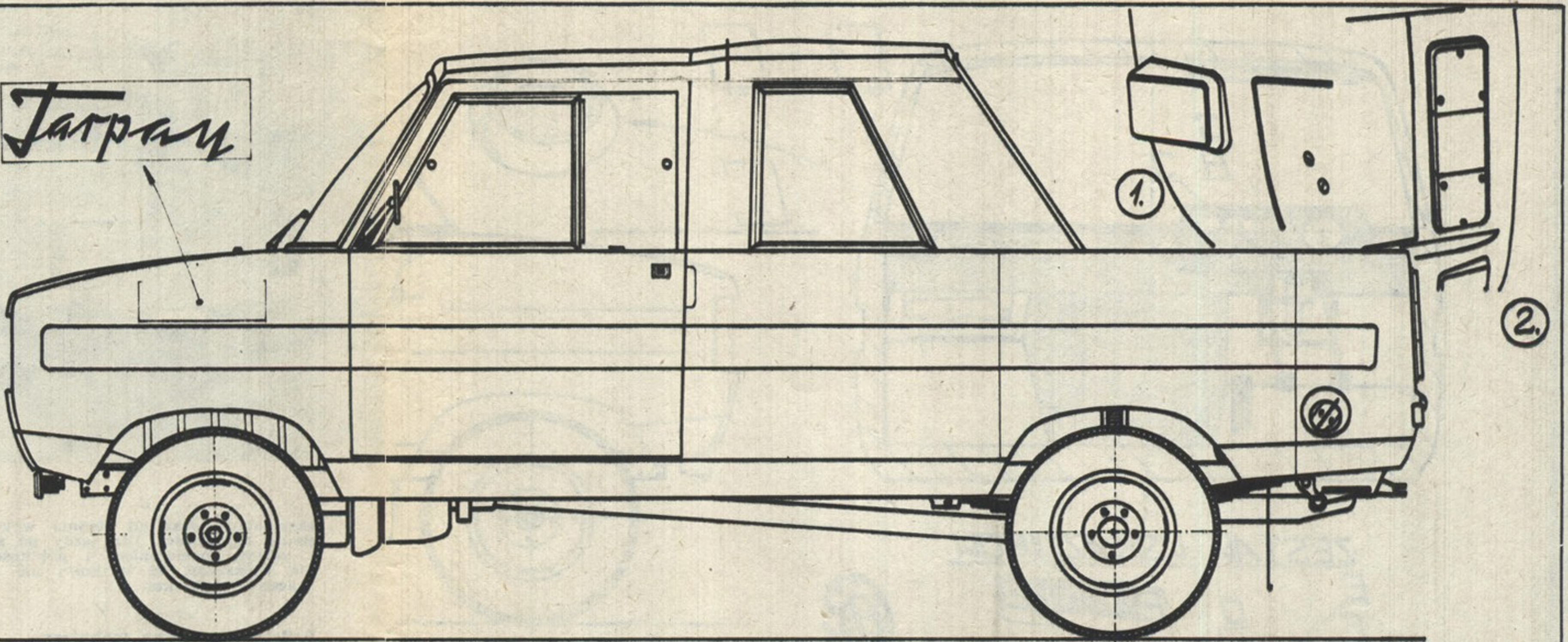


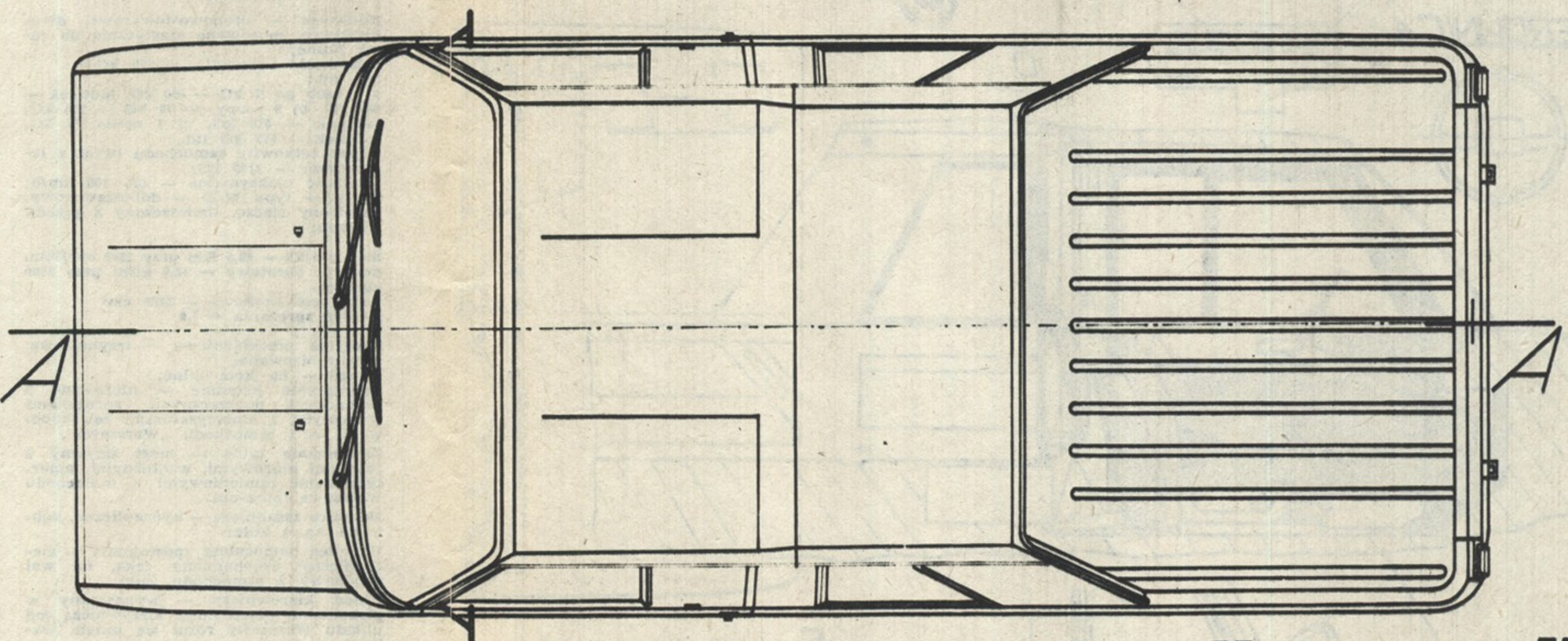
1
2
3
4

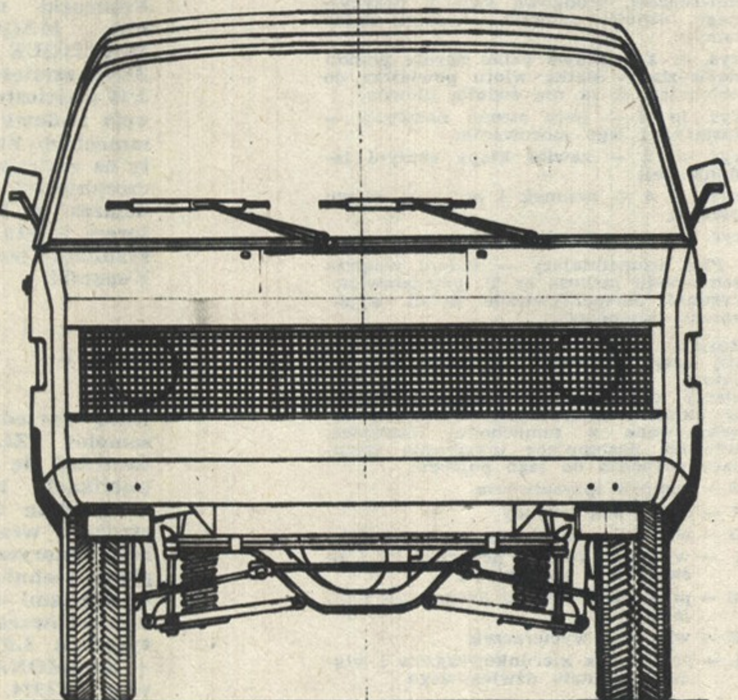


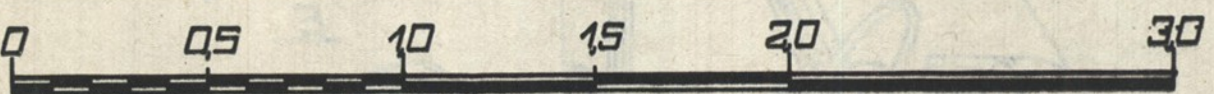


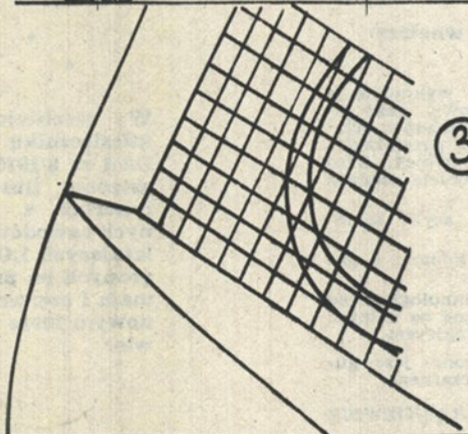
TARPAN 233		
1:10	OPR. S. DRĄŻKIEWICZ	I.ARK.2
	KREŚLIŁ ——— II ———	ARK. 2

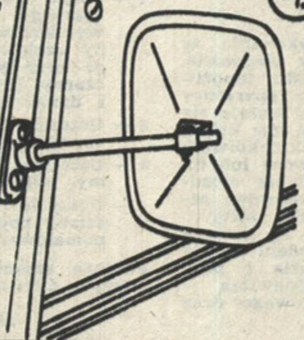


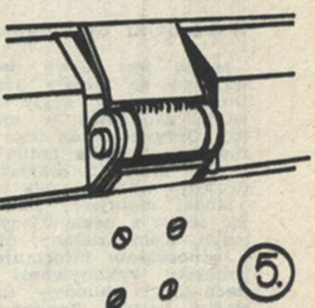


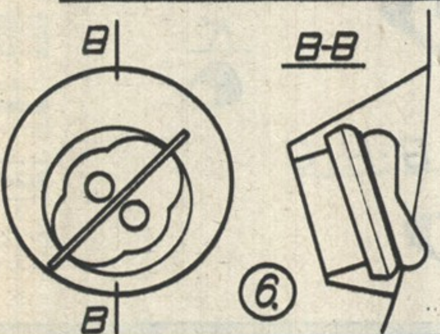














TARPAN-233			
1:10	OPR.	S. DRĄŻKIEWICZ	IL. ARK. 2
	KREŚLIŁ	—— II ——	ARK. 1

ARMATOR-SZCZECIŃSKI URZĄD MORSKI

DOKUMENTACJA WAŻNA NA:
- KONTROLER-14
- KONTROLER-15
- KONTROLER-16

DANE JEDNOSTKI

DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	Lc = 20,61m
DŁUGOŚĆ MIĘDZY PIONAMI	Lpp = 19,08m
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	Bc = 4,60m
SZEROKOŚĆ KONSTRUKCYJNA	Bk = 4,36m
WYSOKOŚĆ	H = 2,08m
ZANURZENIE	T = 1,15 m
MOC SILNIKÓW GŁÓWNYCH	N = 2x300KM
SZYBKOŚĆ	V = 14,7w
ZAŁOGA	l = 7osób

POKŁAD GŁÓWNY ORAZ PŁYTA PLATFORMY SĄ KROPLOWANE
NAPISY-NAZWY MOTORÓWKI I PORTU MACIERZYSTEGO SĄ KOLORU CZARNEGO
ZAKRESKOWANE PASY NA ŚCIANKACH NADBUDÓWKI SĄ KOLORU CZARNEGO

DECYMETROWE ZNAKI ZANURZENIA WYKONAĆ NA OBU STRONACH DZIOBU (znaki są koloru czarnego)

NINIEJSZA DOKUMENTACJA MODELARSKA ZOSTAŁA OPRACOWANA W OPARCIU O STAN FAKTYCZNY JEDNOSTKI NA DZIEŃ 5 MAJA 1975 r.

MOTORÓWKA DOZORCZA PLAN GENERALNY		
PODZIAŁKA	OPRACOWAŁ: W. GRZESZCZYK	ARK-Y 3
DATA VIII.1975 r.		ARKUSZ 1

LINIE TEORETYCZNE

POKŁAD

NADBURCIE

PAWĘŻ

W1 W2 W3 W4 W5 W6 PP

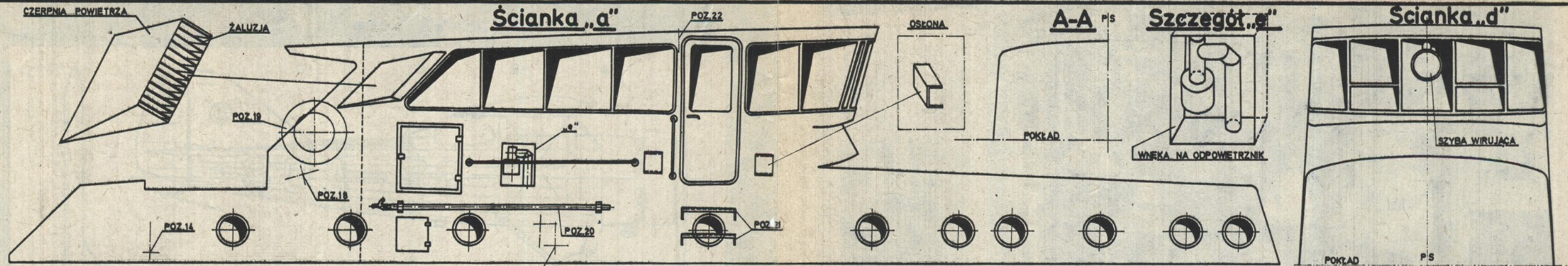
ŚRUBA NAPĘDOWA - PRAWA

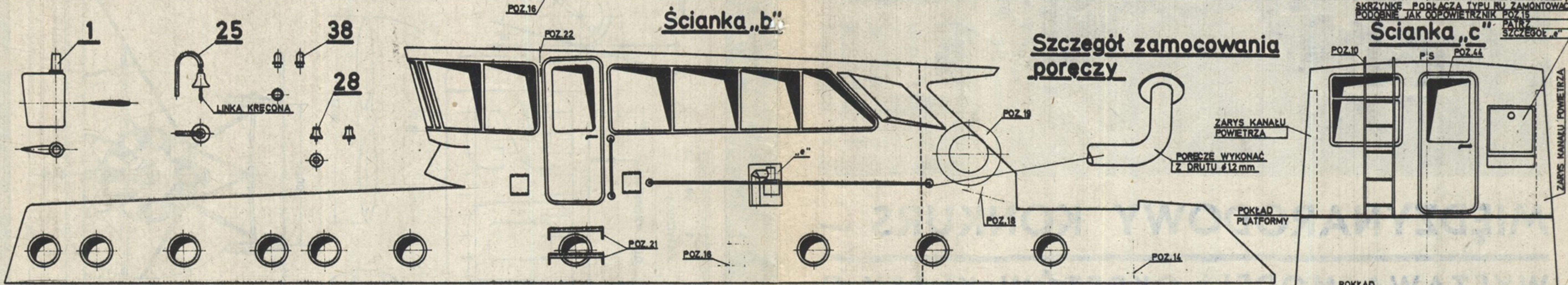
– BIAŁY
– ŻÓŁTY
– POPIELATY
– CZERWONY

UWAGA:
POZOSTAŁE DETALE POKAZANE SĄ NA ARKUSZU NR 3.
DLA MODELU NALEŻY WYKONAĆ DWIE ŚRUBY POZ. 2
W TYM JEDNĄ PRAWĄ A DRUGĄ LEWO OBROTOWĄ.

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3m

MOTORÓWKA DOZORCZA		
LINIE TEORET. I DETALE		
PODZIAŁKA	OPRACOWAŁ:	ARK-Y 3
DATA VIII.1975 r.	W. GRZESZCZYK	ARKUSZ 2





Dach

POZ.29 POZ.35 POZ.34 POZ.33 POZ.23 POZ.31 POZ.32

8

36

45

ŻALUZJA

20

GROT MALOWAĆ NA CZARNO

Widok barierek w części rufowej

BARIERKI WYKONAĆ Z DRUTU ⌀1,2 mm

ŁAŃCUCH

POKŁAD

Nadburcie LB widok od dziobu

ŁAŃCUCH

BARIERKI WYKONAĆ Z DRUTU ⌀1,2 mm

POKŁAD

POSZYCIE

Widok wspornika łożyskowego wału śrubowego

WSPORNIK ŁOŻYSKA

ŚRUBA NAPĘDOWA POZ.2

WAŁ ŚRUBOWY

TYLNICA

LISTWA GRZBIETOWA

Widok platformy nadbudówki od strony rufy

POZ.10

SKRZYNKA PODŁĄCZA Z LĄDU TYPU RU

POZ.44

KANAŁ POWIETRZA

TRATWA PNEUMATYCZNA POKAZANA JEST W UPROSZCZENIU

CZERPNIA POWIETRZA

POZ.12

POZ.14

POZ.9

POZ.8

POZ.9

STOPNIE WYKONAĆ Z MATERIAŁU IMITUJĄCEGO BLACHĘ ŻEBERKOWĄ

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3m

UWAGI:

- WSZYSTKIE ŚCIANKI POKAZANE SĄ W RZUTACH
- NA WIDOKU PLATFORMY NIE POKAZANO POZ.45
- WCIĄGARKĘ POZ.26 ORAZ ROLKĘ POZ.27 ZAMONTOWAĆ WG. „WIDOKU NA POKŁAD" PATRZ MOTORÓWKA INSPEKCYJNA „MODELARZ" NR 8/1975 STRONA 20
- SCHODY POZ.9 DOPASOWAĆ INDYWIDUALNIE PO WYKONANIU NADBUDÓWKI

MOTORÓWKA DOZORCZA WYPOSAŻENIE			
PODZIAŁKA	OPRACOWAŁ		ARK-Y 3
DATA VIII.1975 r.	W. GRZESZCZYK		ARKUSZ 3

A-A

balsa 2mm

balsa 3mm

$S_{pt} = 29,00\,dcm^2$

$S_{stat} = 4,65\,dcm^2$

$S_c = 33,65\,dcm^2$

60 160 625 709 230 520 90 55 70 85 60 50 60 120 40

A — A

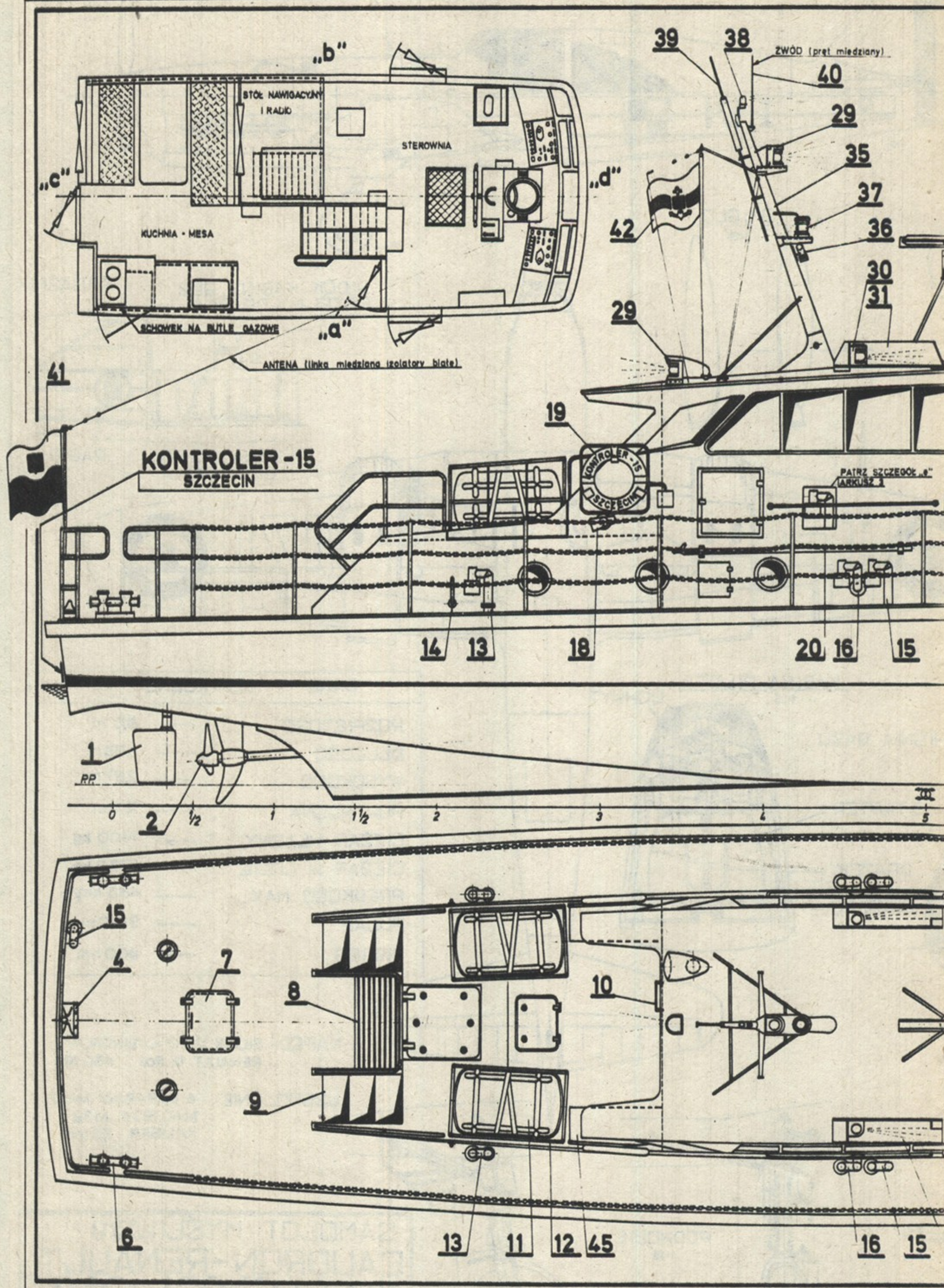
Żebro płata (1:1)

sosna 3×3, sosna 3×2, balsa 1,5mm, sosna 4×2, sosna 3×2, balsa 1mm, balsa 20×3, dural 1,5mm

Żebro statecznika (1:1)

balsa 1mm, balsa 4×2, balsa 10×2, balsa 3mm

SK-43 ANADA		
Podz 1:5	Stanisław	Jl. ark. 1
20.05.75	KUBIT	Nr. ark. 1


„b"
STÓŁ NAWIGACYJNY I RADIO
STEROWNIA
„c"
„d"
KUCHNIA - MESA
SCHOWEK NA BUTLE GAZOWE
„a"
ANTENA (linka miedziana izolatory białe)
39
38
ZWÓD (pręt miedziany)
40
29
35
37
42
36
30
31
29
41
19
KONTROLER - 15
SZCZECIN
PATRZ SZCZEGÓŁ „e" ARKUSZ 3
14
13
18
20
16
15
1
RP
2
0
1/2
1
1 1/2
2
3
4
5
15
4
7
8
10
9
6
13
11
12
45
16
15

ARMATOR-SZCZECIŃSKI URZĄD MORSKI

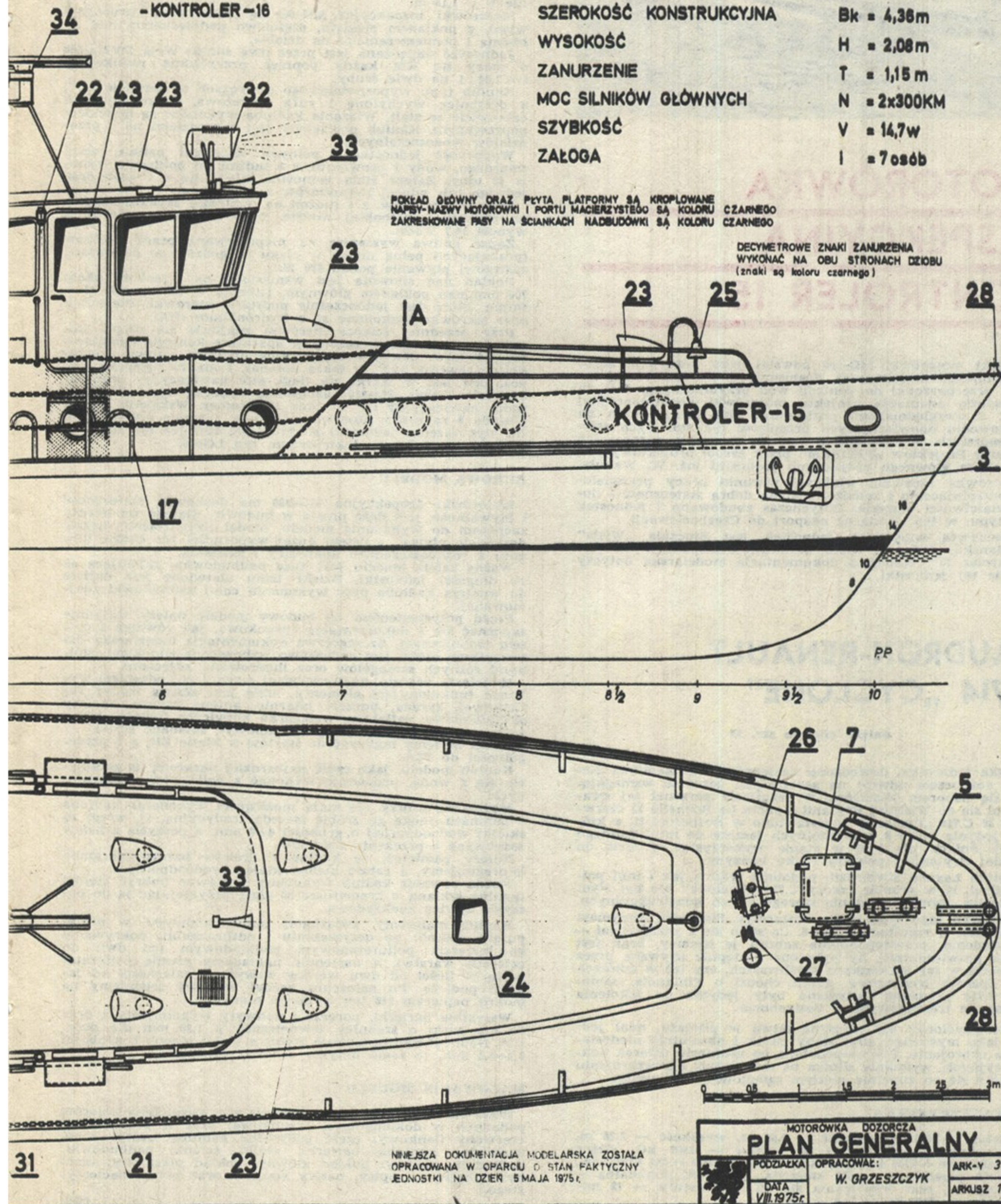
DOKUMENTACJA WAŻNA NA:

- KONTROLER-14
- KONTROLER-15
- KONTROLER-16

DANE JEDNOSTKI

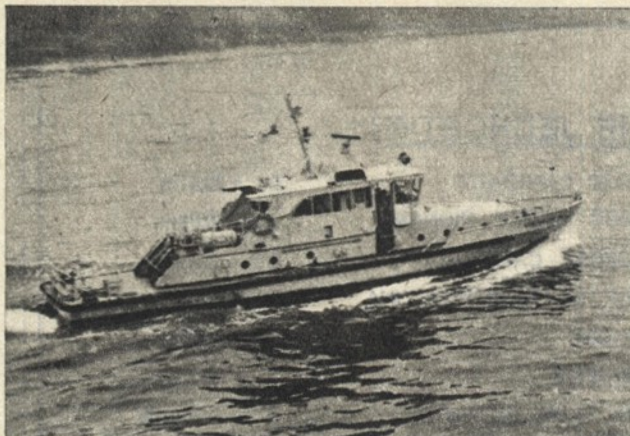
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	Lc = 20,61m
DŁUGOŚĆ MIĘDZY PIONAMI	Lpp = 19,08m
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	Bc = 4,60m
SZEROKOŚĆ KONSTRUKCYJNA	Bk = 4,36m
WYSOKOŚĆ	H = 2,08m
ZANURZENIE	T = 1,15 m
MOC SILNIKÓW GŁÓWNYCH	N = 2x300KM
SZYBKOŚĆ	V = 14,7w
ZAŁOGA	l = 7 osób

POKŁAD GŁÓWNY ORAZ PŁYTA PLATFORMY SĄ KROPLOWANE
NAPISY-NAZWY MOTORÓWKI I PORTU MACIERZYSTEGO SĄ KOLORU CZARNEGO
ZAKRESKOWANE PASY NA ŚCIANKACH NADBUDÓWKI SĄ KOLORU CZARNEGO



NINIEJSZA DOKUMENTACJA MODELARSKA ZOSTAŁA OPRACOWANA W OPARCIU O STAN FAKTYCZNY JEDNOSTKI NA DZIEŃ 5 MAJA 1975 r.

MOTORÓWKA DOZORCZA PLAN GENERALNY		
PODZIAŁKA	OPRACOWAŁ: W. GRZESZCZYK	ARK-Y 3
DATA VIII.1975 r.		ARKUSZ 1



MOTORÓWKA INSPEKCYJNA KONTROLER 15

Projekt motorówki MG-600 powstał jako koncepcja szybkiej jednostki inspekcyjnej, dostosowanej do całorocznej żeglugi, przeznaczonej do kontroli wód przybrzeżnych. Jest on w zasadzie adaptacją projektu motorówki komunikacyjnej M-600, z uwzględnieniem postulatów PRS polegających na zastosowaniu obowiązujących przepisów dla stalowych statków morskich. Dokumentacja motorówki została opracowana w Biurze Projektów „PROREM" przez zespół projektowy pod kierunkiem głównego projektanta jednostki inż. W. Wakuły.

Motorówka zapewnia właściwe warunki pracy personelowi kontrolującemu i załodze, posiada dobrą stateczność i dobre właściwości morskie. Dotychczas zbudowano 7 jednostek tego typu, w tym jedną na eksport do Czechosłowacji.

Wykonawcą wszystkich jednostek jest Stocznia „Wisła" w Gdańsku. Jedną z wielu motorówek inspekcyjnych jest „Kontroler 15". Niniejsza dokumentacja modelarska dotyczy właśnie tej jednostki.

Budowę „Kontrolera 15" ukończono w kwietniu 1971 roku. Armatorem w/w jednostki jest Szczeciński Urząd Morski, a jednostka eksploatowana jest w porcie szczecińskim na jego redzie, jak również w pasie nadmorskim wybrzeża szczecińskiego, administrowanego przez SUM. Motorówka posiada klasę dla rejonu żeglugi przybrzeżnej „P".

Dla informacji podaję, że Stocznia „Wisła" zbudowała dla armatora szczecińskiego 3 jednostki: Kontroler 14, 15, 16.

DANE JEDNOSTKI

Długość całkowita L_c = 20,61 m, długość między pionami L_{pp} = 19,08 m, szerokość całkowita B_c = 4,60 m, szerokość konstrukcyjna B_k = 4,36 m, wysokość H = 2,08 m, zanurzenie T = 1,15 m.

Motorówki inspekcyjne MG-600 są jednostkami dwuśrubowymi, z pokładem ciągłym, częściowo podniesionym nad siłownią i pomieszczeniami na dziobie.

Jednostka napędzana jest przez dwa silniki Wola DVMa-300 o mocy 300 KM każdy poprzez przekładnię redukcyjną i = 2,04 : 1 na dwie śruby.

Kadłub typu wypornościowego o wręgach w kształcie „U", z dziobnicą wychyloną i rufą pawężową, wykonany jest całkowicie ze stali. Wiązania kadłuba wykonane są systemem poprzecznym. Kadłub podzielony jest 4 grodziami na 5 przedziałów wodoszczelnych.

Wyporność jednostki z pełnymi zapasami paliwa, oleju smarnego, wody i prowiantu, z 8 ludźmi na pokładzie wynosi 42 tony. Załoga stała jednostki składa się z 7 osób oraz jednego lub więcej inspektorów rybołówstwa.

Przy 50% zapasów, z 8 ludźmi na pokładzie szybkość statku na spokojnej, głębokiej wodzie, przy sile wiatru do 2° B wynosi 14,7 węzła.

Zapas paliwa wystarcza na nieprzerwaną pracę silników (pracujących pełną mocą) w ciągu 40 godzin, co odpowiada zasięgowi pływania ponad 590 Mm.

Pokład nad siłownią jest wzniesiony na wysokość około 700 mm nad pokładem głównym, tworząc w ten sposób platformę, która jest jednocześnie podstawą sterówki. Platforma oraz sterówka wykonane są z hydronalium (PA).

Przy przedniej ściance sterówki znajduje się pulpit sterowniczy bogato wyposażony w aparaturę kontrolno-pomiarową silników, dźwignie regulacyjne dopływu paliwa i przekładni rewersyjnych, a także kompas. Ponadto sterówka wyposażona jest w szafkę na flagi, stół nawigacyjny oraz radiotelefon typu FM-310, echosondę rybacką typu SP-402/R, radar nawigacyjny typ 17 f-my K. Hughes. Wskaźnik radaru posiada 8 zakresów obserwacyjnych w zakresie 0,25—24 Mm. Na wyposażeniu jednostki znajduje się również log zaburtowy z przekaźnikiem elektrycznym typ LGe-6.

BUDOWA MODELU

Motorówka inspekcyjna MG-600 ma doskonałą stateczność i pływalność, jest dość prosta w budowie, dlatego też bardzo zachęcam do wykonania modelu. Model „Kontrolera" będzie doskonale pływał, a dzięki dużej wyporności nie będzie kłopotu z rozmieszczeniem aparatury i zasilania.

Ważną zaletą modelu jest duża nadbudówka, zajmująca aż 2/3 długości jednostki. Dzięki temu ułatwione jest dojście do wnętrza kadłuba przy wykonaniu całej nadbudówki zdejmowanej.

Przed przystąpieniem do budowy modelu należy starannie zapoznać się z dokumentacją rysunkową, jak również z opisem technicznym. Szczegółowa dokumentacja modelarska dla wszystkich części jest dodatkowo wzbogacona widokami ogólnymi różnych szczegółów oraz ilustrowana zdjęciami.

Modelarze bardziej zaawansowani mogą z powodzeniem wykonać funkcjonujące elementy, takie jak:ześlizg tratwy ratunkowej, syrena, buczek, latarnie, antena radaru, oprawy oświetleniowe, reflektor, wciągarka kotwiczna (uwaga: wciągarka posiada napęd ręczny wahadłowy), składane stójki.

Model możemy budować do startów w klasie EH, a w szczególności do F2A.

Kadłub modelu, jako część najbardziej narażoną na zetknięcie się z wodą, proponuję wykonać z poliestrów wzmocnionych.

Modelarze, którzy nie mają możliwości wykonania kadłuba z laminatu, mogą go zrobić metodą tradycyjną, tj. wręgi ze sklejki wodoodpornej o grubości 4÷6 mm, a poszycie z listew sosnowych o przekroju 3 × 8 mm.

Należy pamiętać, że kadłub z drewna bardzo starannie impregnujemy, a całość kleimy klejem wodoodpornym.

Można również kadłub wykonany z drewna pokryć cienką tkaniną szklaną o gramaturze 80 g/m², przyklejając ją do poszycia żywicą epoksydową.

Kadłub malujemy związkami poliuretanowymi w następujący sposób: po oczyszczeniu i odtłuszczeniu pokrywamy go lakierem poliuretanowym podkładowym (od dwu do czterech warstw), a następnie nakładamy emalię poliuretanową w ilości od dwu warstw wzwyż, w zależności od jakości podłoża. Po nałożeniu każdej warstwy szlifujemy na mokro papierem 240 lub wyższym numerem.

Wszystkie barierki, poręcze i uchwyty wykonujemy z drutu lub rurki o średnicy zewnętrznej ⌀ 1,20 mm dla podz. 1:25. Nadbudówkę proponuję zrobić z białej blachy o grubości 0,3÷0,5 mm, to samo dotyczy również masztu.

MALOWANIE MODELU

Niżej zamieszczony opis malowania nie uwzględnia kolorów podanych w dokumentacji rysunkowej oraz w zestawieniu: czerwony tlenkowy: część podwodna kadłuba; szary: część nadwodna kadłuba, barierki, stójki, ścianki nadbudówki, nadburcie; zielony: pokład główny, pokład platformy; czarny: odbojnice, napisy, nazwy statków oraz portu macierzystego.

cdn.

WAWRZYNIEC GRZESZCZYK

CAUDRON-RENAULT C.714 „CYCLONE"

dalszy ciąg ze str. 15

Polska jednostka, dowodzona następnie przez kapitana Łagunę, rozpoczęła odwrót na zachód pod coraz to wzmagającym się naporem Niemców. W rezultacie personel jej ewakuował się do Wielkiej Brytanii z portu La Rochelle 20 czerwca. Z 39 C.714 „Cyclone" pozostawiono w Rochefort 11, z których jedynie tylko 8 było zdolnych jeszcze do lotu. Żadnego z nich Polacy nie byli w stanie wykorzystać w locie do Wielkiej Brytanii z powodu braku benzyny.

Kapitan Łaguna stwierdził, podobnie zresztą jak i inni polscy piloci, iż w gruncie rzeczy C.714 „Cyclone" nie był złym samolotem, wymagał jedynie szeregu zmian konstrukcyjnych.

80 maszyn tego typu miało dostarczyć Finlandii, otrzymała ona jednak w rezultacie tylko 6. Co stało się z pozostałymi — nie wiadomo, prawdopodobnie zabrali je Niemcy, brak jest jednak potwierdzenia, by były one następnie używane przez Luftwaffe w jej jednostkach myśliwskich, czy też w szkołach jako aparaty treningowe. Jeżeli chodzi o Finlandię, samoloty C.714 „Cyclone" używane były jedynie do szkolenia w centrum treningowym w Vesivehmaa.

C.714 „Cyclone" był maszyną łatwą w pilotażu, miał jednak, jako myśliwiec, zbyt słaby silnik i absolutnie niedostateczne uzbrojenie. Prawdopodobnie po usunięciu usterek konstrukcyjnych, wymianie silnika na mocniejszy i przezbrojeniu okazałby się on zupełnie niezłym samolotem myśliwskim.

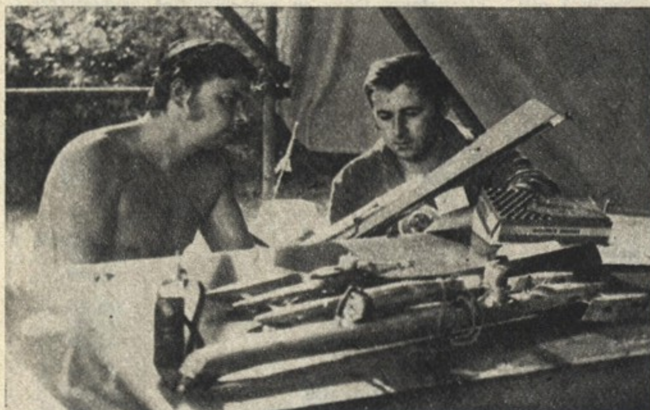
CHARAKTERYSTYKA

Rozpiętość — 9,0 m, długość — 8,55 m, wysokość — 2,88 m, powierzchnia nośna — 12,5 m², ciężar — 1400 kG, ciężar z obciążeniem — 1750 kG, prędkość maksymalna — 485 km/godz., prędkość przelotowa — 320 km/godz., prędkość minimalna — 115 km/godz., czas wznoszenia się na 5000 metrów — 12 minut, pułap — 9100 m, zasięg — 900 km.

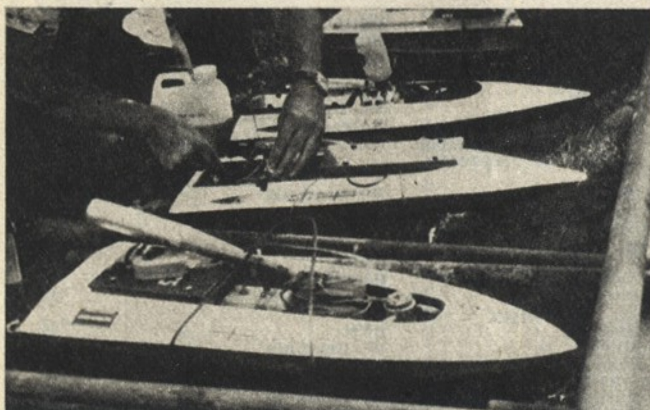
J. ROZWADOWSKI

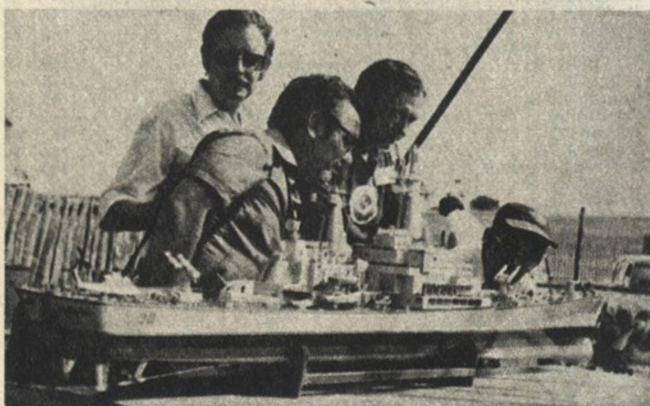
IMPREZA GIGANT

IX MISTRZOSTWA EUROPY MODELI PŁYWAJĄCYCH NAVIGA-75


1


2


3


4

NAVIGA nadal hołduje zasadom igrzysk olimpijskich. Do mistrzostw dopuszcza się taką ilość zawodników, na jakiej wysłanie stać dane państwo. To jest powodem, że mistrzostwa NAVIGA rozrastają się do gigantycznych wręcz rozmiarów. Najlepszym przykładem były tegoroczne mistrzostwa, na których zweryfikowano do startu 387 modeli. Zawodników było trochę mniej, gdyż wielu z nich startowało z dwoma modelami. Łącznie z osobami towarzyszącymi przybyło do Welwyn Garden City w Wielkiej Brytanii, gdzie odbywały się tegoroczne zmagania modelarzy okrętowych w dniach 3—10 sierpnia 1975 r., ponad 700 osób. Można więc sobie wyobrazić trudności z zakwaterowaniem tak licznej, w dodatku różnojęzycznej rzeszy. Na szczęście, znaczna część zawodników z państw zachodnich przyjechała własnymi samochodami i nocowała na pobliskim campingu.

Na tegorocznych mistrzostwach reprezentowana była największa z dotychczasowych ilość bander. Były reprezentacje z 17 państw, łącznie ze startującymi po raz pierwszy przedstawicielami Grecji i Finlandii. Zabrakło jedynie przedstawicieli Jugosławii i Rumunii. Natomiast dopuszczono do startu zawodników spoza kontynentu europejskiego, mianowicie z Kanady i Australii, którzy brali udział w mistrzostwach poza konkursem. Jest jednak charakterystyczne, że wyniki żadnego z nich nie pretendowały do medalowego miejsca.

Naszą organizację reprezentowało 3 zawodników (A. Rawski, J. Pietrzak i M. Wójcik) oraz niżej podpisany, jako sędzia i zarazem delegat na Zgromadzenie Generalne NAVIGA. Z naszych zawodników wywalczył srebrny medal i tytuł wicemistrza Europy w klasie F1-El Aleksander Rawski z Warszawy. Pozostali uzyskali VI, VII, XIII, XIV i XX miejsca. W otoczeniu tak doborowych zawodników nie było łatwo o zwycięstwo. Nasza nieliczna ekipa osiągnęła i tak dużo, zważywszy, że np. 32-osobowa ekipa Francji zdobyła zaledwie 2 medale srebrne (w klasie F6 i F7) i jeden brązowy w klasie F1-E500, a wiele ekip nie zdobyło żadnego medalu.

Największe sukcesy odniosła licząca 41 zawodników ekipa RFN, zdobywając w sumie 24 medale. Na drugim miejscu uklasowała się Wielka Brytania z ilością 21 medali (w tym większość w grupie juniorów), a na trzecim dwudziestoosobowa drużyna Bułgarii, która zdobyła 12 medali.

Najlepsze wyniki w poszczególnych klasach i miejsca naszych zawodników znajdą czytelnicy w załączonej tabeli. Proszę zwrócić uwagę na nowe rekordy w klasie A i B oraz dalsze wyśrubowanie osiągnięć w klasach modeli prędkościowych zdalnie kierowanych, z napędem elektrycznym.

Warto dodać, że w klasie EH, EK i EX nie było żadnych rewelacji, jeśli chodzi o jakość wykonania modeli. Jako prze-

dalszy ciąg na str. 22

1. Modelarze radzieccy, którzy w klasie modeli ślizgów odnieśli największe sukcesy (patrz tabela wyników).

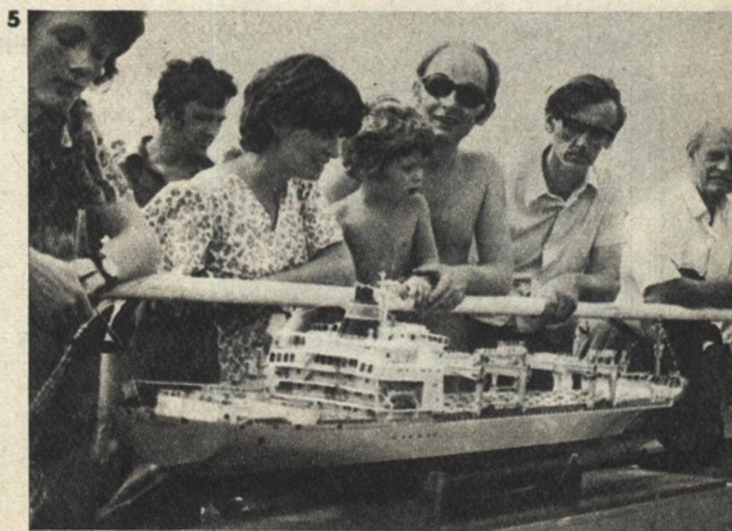
2. V-mistrz Europy w klasie A-3 Georgi Mirow z Bułgarii ze swoim zwycięskim modelem.

3. Brytyjskie modele klasy F1-V15 i F3-V, którymi zdobyto w tych klasach aż 5 medali.

4. Powszechny podziw budził model włoskiego krążownika rakietowego wykonany przez Siergieja Guliana — ZSRR, który w łącznej punktacji za ocenę i jazdę zdobył zasłużenie I miejsce w klasie EK.

5. Powyżej 90 pkt. za jakość wykonania otrzymał model Nikoli Gerova z Bułgarii AXEL JOHANSON, który w punktacji końcowej znalazł się na V miejscu.

5



wodniczący komisji sędziów dokonujących oceny modeli grupy E i F2 miałem dobrą okazję zapoznać się ze wszystkimi pracami. Nasi zawodnicy mieliby duże szanse, pod jednym jednak warunkiem, że ich modele trafiłyby również w środkową bramkę z prędkością proporcjonalną dla danego typu i skali modelu. W ogóle trzeba przyznać, że zawody w grupie E miały najmniejszą liczbę startujących i odbywały się jakby na uboczu głównego nurtu zawodów, skupionego wokół modeli zdalnie kierowanych.

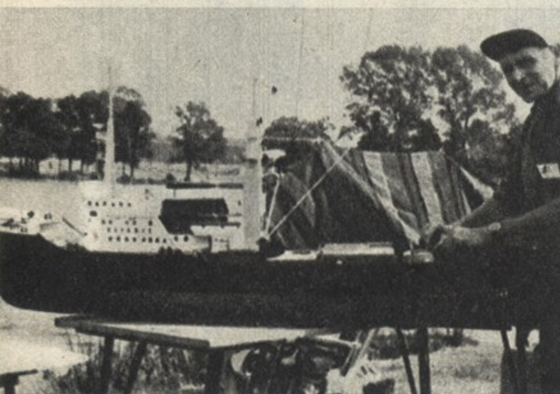
Licznie była obsadzona klasa F2A i F2B, w której wszystkie medale zdobyli zawodnicy NRD i RFN. Śmiem twierdzić, że jakość wykonania tych modeli była nawet wyższa niż w grupie E.

Walka z hałasem jest w państwach zachodnich realizowana z ogromną konsekwencją. Nic więc dziwnego, że ściśle przestrzegano zasady nieprzekraczania przez poszczególne modele granicznych 90 decybeli. Jako przestrogę należy przyjąć fakt, że za przekroczenie tej granicy na ślizgach zdyskwalifikowano ponad dwudziestu zawodników (w danym starcie), a w grupie modeli zdalnie kierowanych — 4.

Starty odbywały się zgodnie z nowymi przepisami NAVIGA. O dziwo tym razem nie było żadnych protestów, poza kilkoma interwencjami w grupie modeli zdalnie kierowanych, które wyjaśniono na bieżąco z zainteresowanymi.

Do tematu mistrzostw na pewno jeszcze powrócimy. Nie przedłużając więc relacji wspomnę tylko, że całość imprezy odbyła się na akwenie o wymiarach ca 200 × 800 m, częściowo osłoniętym drzewami, na wodzie czystej, w większości przy słonecznej pogodzie i temperaturze dochodzącej w dzień do 32° C (czego podobno nie pamiętają najstarsi Anglicy), przy niewielkich wiatrach z kierunków zmiennych. Warunki terenowe i atmosferyczne były więc bardzo dobre, co też przyczyniło się do bezkolizyjnego przeprowadzenia mistrzostw, dobrego nastroju i miłej atmosfery. Duża w tym również zasługa organizatorów, tj. członków Model Power Boat Association, którzy dwoili się i troili, by wszystko wypadło jak najlepiej, co przy tak wielkiej liczbie startujących nie było łatwym zadaniem. Udało im się to jednak w całej rozciągłości.

JAN MARCZAK



Model statku badawczego OCEANIC i jego wykonawca Michel Geethals — Belgia, który w klasie F2-B zdobył VII miejsce.



Pierwszy z prawej — nowo wybrany Prezydent NAVIGA, Belg p. Maurice Franck, w rozmowie ze startującym poza konkursem Australijczykiem D. Leigh (w środku) i Sekretarzem Generalnym NAVIGA p. Günterem Labnerem z Austrii (z lewej).

Nasi zawodnicy biorący udział w tegorocznych mistrzostwach Europy NAVIGA na tle jednego ze śmigłowców, który brał udział w pokazach w przeddzień zakończenia imprezy. Stoją od lewej: Marek Wójcik, Aleksander Rawski i Janusz Pietrzak.



Wyniki najlepszych zawodników w IX mistrzostwach Europy modeli pływających NAVIGA — 75, rozegranych w Welwyn Garden City w Wielkiej Brytanii w dniach 3—10 sierpnia 1975 r.

Klasa A1			
1.	Gawwa B.	ZSRR	156,522 km/h.
2.	Stefanow S.	Bułgaria	155,172 „
3.	Horvat I.	Węgry	150,000 „
Klasa A2			
1.	Janczenko	ZSRR	159,292 „
2.	Gudkow	ZSRR	156,522 „
3.	Oganesian	ZSRR	141,732 „
Klasa A3			
1.	Ströbel O.	RFN	183,674 „
2.	Mirow G.	Bułgaria	180,000 „
3.	Berne I.	W. Brytania	178,218 „
Klasa B1			
1.	Dworzaczek F.	CSRS	233,766 „
2.	Wankov	Bułgaria	219,512 „
3.	Laskiejew	ZSRR	211,765 „
Klasa EK			
1.	Gulian S.	ZSRR	422,33 pkt.
2.	Broad A.	W. Brytania	399,66 „
3.	Nikolov I.	Bułgaria	379,00 „
Klasa EH	— z braku wymaganych minimum 5 zawodników z 3 państw, medali nie przyznano.		
Klasa EX			
1.	Clement T.	W. Brytania	300 pkt.
2.	Lackeev B.	ZSRR	280 „
3.	Gulian S.	ZSRR	250 „
Klasa F1-E1 (1 kg) — seniorzy			
1.	Kaliastratow G.	ZSRR	23,4 s.
2.	Rawski A.	Polska	25,0 s.
3.	Burman R.	W. Brytania	25,6 s.
Klasa F1-E1 (1 kg) — juniorzy			
1.	Greth K.	RFN	30,5 s.
2.	Murray D.	W. Brytania	30,6 s.
3.	Scholl R.	RFN	40,9 s.
Klasa F1E+1 kg (E500) — seniorzy			
1.	Burman R.	W. Brytania	20,0 s.
2.	Schneider E.	RFN	20,3 s.
3.	Bordier C.	Francja	21,6 s.
6.	Rawski A.	Polska	25,5 s.
Klasa F1E+1 kg (E500) — juniorzy			
1.	Marshall P.	W. Brytania	34,5 s.
2.	Greth K.	RFN	35,4 s.
3.	Scholl R.	RFN	43,4 s.
Klasa F1-V2,5 — seniorzy			
1.	Olsson T.	Szwecja	19,55 s.
2.	Ruess J.	RFN	19,85 s.
3.	Spitzenberger H.	RFN	20,2 s.
Klasa F1-V2,5 — juniorzy			
1.	Preuss H.	NRD	26,05 s.
2.	Nelson P.	W. Brytania	27,2 s.
3.	Smith R.	W. Brytania	29,0 s.
Klasa F1-V5 — seniorzy			
1.	Billes P.	Austria	18,4 s.
2.	Reichert K.	RFN	20,5 s.
3.	Stewart D.	W. Brytania	21,8 s.
Klasa F1-V5 — juniorzy			
1.	Witzel M.	RFN	21,1 s.
2.	Preuss H.	NRD	21,1 s.
3.	Varah N.	W. Brytania	21,3 s.
Klasa F1-V15 — seniorzy			
1.	Deml G.	RFN	15,9 s.
2.	Hackmeister H.	RFN	16,1 s.
3.	Varah J.	W. Brytania	17,2 s.
20.	Wójcik M.	Polska	24,8 s.
Klasa F1-V15 — juniorzy			
1.	Witzel M.	RFN	18,25 s.
2.	Marshall P.	W. Brytania	18,4 s.
3.	Smith R.	W. Brytania	19,8 s.
Klasa F2A — seniorzy			
1.	Schwarzer H.	NRD	193,00 pkt.
2.	Lehmann W.	RFN	185,00 „
3.	Mierau J.	RFN	181,66 „
Klasa F2A — juniorzy			
1.	Schiller C.	RFN	191,33 „
2.	Kutschera M.	NRD	189,33 „
3.	Drumev L.	Bułgaria	179,33 „
Klasa F2B — seniorzy			
1.	Stresse W.	RFN	186,00 „
2.	Rudolph G.	RFN	182,33 „
3.	Schwarzer H.	NRD	177,33 „
Klasa F3-E — seniorzy			
1.	Jordanov V.	Bułgaria	143,1 „
2.	Senior H.	W. Brytania	140,7 „
3.	Bosworth A.	W. Brytania	140,6 „
13.	Pietrzak J.	Polska	129,3 „

TOR MODELARSKI W CZĘSTOCHOWIE

Nad torem modelarskim w Częstochowie odbywa lot model mistrza świata Jerzego Ostrowskiego

Przyczyną powstania torów modelarskich w Częstochowie były niewątpliwie sukcesy sportowe częstochowskich modelarzy: Jerzego Ostrowskiego, wieloletniego mistrza Europy i mistrza świata w makietach samolotów, Mariana Walaszczyka, wieloletniego mistrza Polski i zwycięzcy w zawodach międzynarodowych, Stefana Jurczeniaka również wieloletniego mistrza Polski w modelarstwie lotniczym, modelarzy M. Kaziroda i Romana Muchy.

Działacze Aeroklubu Częstochowskiego nie wyobrażali sobie, aby Częstochowa mając mistrza świata w modelarstwie lotniczym nie posiadała jednocześnie własnego toru modelarskiego.

Podczas treningów modelarze korzystali z płyty betonowej na lotnisku oddalonym o 20 km od Częstochowy. Utrudniało to im pracę, a mieszkańców Częstochowy pozbawiało możliwości oglądania lotów modeli.

Podczas walnego zgromadzenia Aeroklubu Częstochowskiego podjęto uchwałę o budowie w Częstochowie własnego toru modelarskiego.

Powołano społeczny komitet, na czele którego stanął były prezes Aeroklubu Częstochowskiego mgr Józef Trzepizur. Do aktywnej działalności włączyli się: wiceprezes Aeroklubu Częstochowskiego, a zarazem dyrektor d/s inwestycyjnych Huty im. B. Bieruta, Andrzej Tajchman — kierownik Aeroklubu Częstochowskiego i inni.

Zaczęto od opracowania dokumentacji toru i jego lokalizacji.

W sukurs przyszli pracownicy Huty im. B. Bieruta w Częstochowie, którzy społecznie pod kierunkiem inż. Izabeli Tomizińskiej opracowali taką dokumentację.

Pierwszy projekt nie doczekał się realizacji. Według drugiego tor miał być zlokalizowany w Częstochowie w Al. ZWM. Trzeci projekt został zaakceptowany. Tor miał być wybudowany obok miejskiego boiska piłkarsko-żużlowego. Teren podmokły, porosły małymi drzewkami, wprost trzęsawisko. Tylko zapaleńcy mogli podjąć się tej budowy. W 1969 r. rozpoczęto niwelację terenu, wykopywanie drzewek itp. Do prac społecznych przystąpili wszyscy członkowie Aeroklubu Częstochowskiego. Przedsiębiorstwo Eksploatacji Hałd Hutniczych w Częstochowie przewiozło na miejsce przyszłego toru setki samochodów żużlu, Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Częstochowie wykonał nawierzchnię asfaltową, a Huta im. B. Bieruta dostarczyła metalowe słupki i siatkę ogrodzeniową.

W ten sposób zbudowany został w Częstochowie jedyny w Polsce tor modelarski o dwóch kręgach i powierzchni równej boisku piłkarskiemu. Powstał on w czynie społecznym, dzięki uporowi działaczy Aeroklubu Częstochowskiego, bez złotówki z kredytów inwestycyjnych Zarządu Głównego APRL. Wartość prac społecznych, funduszów społecznych i materiałów zdobytych na ten cel sięga około 800 tys. złotych.

Duża w tym zasługa przewodniczącego Miejskiej Rady Narodowej m. Częstochowy mgr. Kazimierza Spałka, w którym Społeczny Komitet Budowy miał godnego protektora, na co dzień interesującego się postępem prac i udzielającego wsparcia nie tylko moralnego, lecz również i finansowego.

Już kilkakrotnie na torze tym odbywały się mistrzostwa Polski modeli latających na uwięzi. Tor jest wciąż ulepszany. Ostatnio wyprofilowano jego nawierzchnię pokrywając grubą warstwą asfaltu. W przyszłym roku zbudowane zostaną trybuny dla publiczności obliczone na 1000 miejsc, boksy dla zawodników, podręczny warsztat dla modelarzy startujących na torze. Uporządkowany zostanie teren wokół toru modelarskiego, zainstalowane oświetlenie jarzeniowe itp.

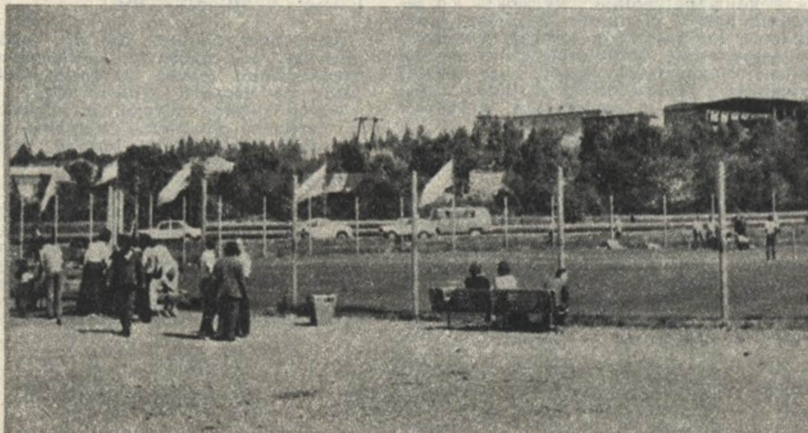
Działacze Klubu Częstochowskiego wiedzą, że dotychczasowy dorobek zostanie wzbogacony przez kontynuację raz podjętej społecznej działalności, gdyż od niedawna kierownictwo nad pracami modelarskimi przejął wychowanek Aeroklubu Częstochowskiego mgr inż. Roman Mucha, który zna potrzeby modelarstwa, ponieważ jest to jego hobby od najmłodszych lat.

Tekst i zdjęcia: *S. SMOLIS*

1. Ogólny widok kręgu nr 2 na torze modelarskim w Częstochowie.

2. Na torze modelarskim w Częstochowie startują najlepsi modelarze z terenu całej Polski. Na zdjęciu model samolotu Devoitine — S. Gaudyńskiego z Łodzi oczekuje na swoją kolejkę lotów.

1



2







OSOBOWO-TOWAROWY SAMOCHÓD DLA ROLNICTWA

TARPAN 233

Samochód Tarpan 233 powstał w niesłychanie krótkim czasie. Od podjęcia decyzji opracowania pojazdu przeznaczonego dla potrzeb rolnictwa do wykonania pierwszego prototypu — Warta 2 upłynęło zaledwie kilka miesięcy.

Warta 2 pierwszy raz pokazana została społeczeństwu na wystawie rolniczej zorganizowanej z okazji centralnych dożynek w Bydgoszczy w 1972 roku. Wyniki przeprowadzonych wstępnych badań na innym prototypie, tym razem już Tarpanie 233, dały podstawę do wykonania prototypowej serii 25 sztuk omawianych pojazdów. Samochody wykonane zostały w Wielkopolskich Zakładach Napraw Samochodów w Antoninku koło Poznania.

W 1973 roku Tarpany przechodziły intensywne badania kwalifikacyjne, funkcjonalne i eksploatacyjne.

O samochodzie mógł się wypowiedzieć przyszły użytkownik już nie na podstawie opisu, czy oględzin na takiej czy innej wystawie, ale na podstawie prowadzonej przez siebie eksploatacji. Należy tu wyjaśnić, że kilka prototypów Tarpana przekazano rolnikom indywidualnym i Państwowym Gospodarstwom Rolnym, aby mogli oni ocenić swój samochód, a tym samym pomóc przemysłowi w dostosowaniu pojazdu do rzeczywistych potrzeb.

Efektem prac badawczych, jak również zebranych opinii i uwag była następna seria Tarpanów różniących się znacznie od swoich poprzedników.

Producentem ich jest powołany na miejsce WZNS — Zakład Samochodów Rolniczych — Poznań będący filią Fabryki Samochodów Ciężarowych — Lublin.

W bieżącym numerze chcemy Wam przedstawić samochód Tarpan 233 o wyglądzie zgodnym z wykonaniem prototypowym.

Omówienia niektórych rozwiązań konstrukcyjnych

W założeniach dotyczących samochodu dla potrzeb rolnictwa przewidywano, że będzie to pojazd wielofunkcyjny. Miał on umożliwiać rolnikowi, w zależności od aktualnych potrzeb, przewóz większej niż w typowych samochodach dostawczych ilości ludzi i możliwie największego ładunku.

Jednocześnie z uwagi na przewidywane wykorzystanie pojazdu, głównie w obrębie gminy i powiatu, samochód nie powinien „bać się" dróg gruntowych, zarówno pod względem wytrzymałości i trwałości, jak i zdolności przewozowych na tych drogach.

Spełnieniu tych założeń służą przede wszystkim:

— niekonwencjonalnie wykonana przesuwana ściana grodziowa pomiędzy przestrzenią ładunkową a kabiną kierowcy,

— zastosowanie sprawdzonych w wieloletniej eksploatacji, znanych ze swojej trwałości i niezawodności zespołów silnika i podwozia z samochodów Warszawa i pochodnych,

— zastosowanie specjalnie wykonanych dla Tarpana szerokich opon o bieżniku terenowym.

Przesuwana ściana grodziowa powoduje w ciągu dosłownie kilkudziesięciu sekund powiększenie kabiny kierowcy do wielkości przedziału umożliwiającego przewóz osób (z jednoczesnym zmniejszeniem skrzyni ładunkowej), albo zmniejszenie tej kabiny do jednego rzędu siedzeń (dla 3 osób), a powiększenie objętości skrzyni ładunkowej.

Ściana grodziowa zwalniana i ryglowana jest w położeniach pracy za pomocą dwóch dźwigni umieszczonych w górnej i dolnej jej części.

W wersji towarowej, jak widać z rysunków, skrzynia ładunkowa jest dłuższa o 600 mm niż w wersji osobowej.

Pierwszy rząd siedzeń w kabinie tworzą fotele indywidualne z tym, że tylko fotel kierowcy ma zapewnioną regulację położenia wzdłuż samochodu.

Przednie fotele są odchylane do przodu, co stwarza dostęp do siedzenia tylnego. Siedzenie to jest jednolite i umożliwia zupełnie swobodną jazdę trzem pasażerom.

Nadwozie samochodu, tj. kabina kierowcy wraz ze skrzynią ładunkową wykonane są z blachy 0,8 mm i osadzone elastycznie na specjalnie wykonanej dla samochodu Tarpan ramie. Podłużnice ramy wykonane z blachy 2 mm. Dla maksymalnego obniżenia ciężaru mają one przekrój w kształcie litery „omega".

Jak już wyżej wspomniano silnik, układ przeniesienia napędu (ze sprzęgłem, skrzynią biegów, mostem napędowym), zawieszenie, układ kierowniczy, układ hamulcowy i instalację elektryczną zastosowano z samochodu Warszawa i pochodnych.

Odmiennie niż w Warszawie dźwignię zmiany umieszczono w podłodze pomiędzy siedzeniami kierowcy i pasażerów.

W samochodach serii prototypowej zastosowano siatkową osłonę reflektorów mającą je chronić przed stłuczeniem. Do otwierania drzwi z zewnątrz służy przetłoczenie na krawędzi oraz prostokątny przycisk zamka wystający o ok. 15 mm nad płaszczyznę drzwi. Od wewnątrz do tego celu użyto dźwigienki wykonanej z odpowiednio ukształtowanego pręta o średnicy 6 mm.

Do ogrzewania i przewietrzania kabiny zastosowano nagrzewnicę z dmuchawą, której wylot w postaci czterech otworów z nastawczymi przysłonami umieszczono na desce pod szybą przednią. Do przewietrzania kabiny służą ponadto uchylone boczne szybki.

Uwagi eksploatacyjne

Samochód nadaje się do jazdy w mieście, po szosie z umiarkowanymi prędkościami (około 80 km/h) oraz do jazdy po drogach gruntowych.

Warto zwrócić uwagę, że zastosowane w Tarpanie ogumienie wyraźnie zwiększa jego zdolności w terenie, szczególnie w sytuacjach, w których możliwość przejechania zdeterminowana jest przyczepnością do podłoża.

Niewątpliwie pewną wadą opon Tarpana jest nieco zwiększona hałaśliwość w czasie jazd po szosie, spowodowana zastosowaniem bieżnika terenowego.

Do napędu samochodu stosuje się niskooktanową benzynę niebieską. Zużycie paliwa zależne jest od warunków





eksploatacji oraz od stopnia wykorzystania ładowności. Dla jazdy po szosie z pełnym obciążeniem i prędkościami nie większymi od 80 km/h nie przekracza 15 l/100 km.

Podstawowe dane techniczne

Nadwozie — osobowo-towarowe, dwudrzwiowe, mocowane elastycznie do ramy nośnej;
Ładowność całkowita — 750 kG
tzn. np.:
a) 6 osób po 75 kG — 450 kG, ładunek — 300 kG, b) 3 osoby po 75 kG — 225 kG, ładunek — 525 kG, c) 1 osoba 75 kG, ładunek — 675 kG itd.
Ciężar całkowity samochodu (wraz z ładunkiem) — 2150 kG;
Prędkość maksymalna — ok. 100 km/h;
Silnik — typu M-20 — dolnozaworowy, chłodzony cieczą, umieszczony z przodu pojazdu;

moc silnika — 52,5 KM przy 3600 obr/min.
moment obrotowy — 12,9 kGm przy 2200 obr/min.
pojemność skokowa — 2120 cm³
stopień sprężania — 7,0

Skrzynia przekładniowa — trzybiegowa, synchronizowana;
Napęd — na koła tylne;
Zawieszenie przednie — niezależne z wahaczami poprzecznymi, sprężynami śrubowymi i amortyzatorami teleskopowymi — z samochodu „Warszawa";
Zawieszenie tylne — most sztywny z resorami piórowymi, wzdłużnymi, amortyzatorami ramieniowymi z samochodu Warszawa pick-up;
Hamulce zasadnicze — hydrauliczne, bębnowe na 4 koła;
Hamulec pomocniczy (postojowy) — mechaniczny uruchamiany ręką, na wał napędowy z samochodu Żuk;
Układ kierowniczy — wyposażony w globoidalną przekładnię kierowniczą (od układu Warszawy różni się innym wałem);
Ogumienie terenowe — 185 SB15;
Instalacja elektryczna — 12 V.

Wskazówki dla modelarzy

Model jest łatwy do wykonania ze względu na proste kształty nadwozia. Duże wymiary bryły pojazdu umożliwiają zabudowę w modelu aparatury RC. Oczywiście do tego celu nadaje się również skrzynia ładunkowa, na której można umieścić makietę jakichkolwiek towarów np. skrzynek na owoce lub tp.

Model malujemy jednobarwnie stosując jeden z następujących kolorów: seledyn, ciemnozielony, niebieski, żółty.

Jednocześnie informujemy, że pomocą podczas wykonywania modelu będą (technologia budowy nadwozia i podwozia) książki Zenona Dutkiewicza — „ABC modelarstwa samochodowego" oraz „Modelarstwo samochodowe".

Rysunki modelarskie

Na planie generalnym (arkusz nr 1) przedstawiono rysunki perspektywiczne następujących elementów:

rys. nr 1 — światło odblaskowe tylne lewe;
rys. nr 2 — zespolone światło tylne prawe — część górna lampy kierunkowskazów, środkowa światła pozycyjnego, światło „stopu" — część dolna lampy;
rys. nr 3 — prawe dolne naroże przodu nadwozia — siatka wlotu powietrza do chłodnicy, a za nią światła główne;
rys. nr 4 — lewa strona nadwozia — lusterko i jego mocowanie;
rys. nr 5 — zawias klapy skrzyni ładunkowej;
rys. nr 6 — rysunek i przekrój wlewu paliwa;
rys. nr 7 — wycieraczka.

Plan uzupełniający — widoki wnętrza samochodu (arkusz nr 2), przedstawiono rysunki perspektywiczne detali wyposażenia samochodu:

Zestaw wskaźników — szybkościomierz (D) oraz wskaźniki ładowania akumulatora, poziomu paliwa, temperatury cieczy chłodzącej oraz ciśnienia oleju w układzie smarowania silnika są zaadaptowane z samochodu Warszawa. Również następujące urządzenia sterujące pochodzą od tego pojazdu:

E — pompka spryskiwacza
F — cięgło nagrzewnicy
G — włącznik dmuchowy nagrzewnicy
J — włącznik świateł pozycyjnych i oświetlenia wskaźników
H — przełącznik świateł drogowych i mijania
K — włącznik wycieraczek
L — przełącznik kierunkowskazów i włącznik sygnału dźwiękowego

Oznaczenia kolorystyki wnętrza samochodu:

1 — obicie tapicerskie — wykonane z czarnego skaju (matowy skaj — wykładzina tablicy przyrządów, ściany czołowej przedziału pasażerskiego oraz kolumna kierownicy. Skaj czarny błyszczący — obicie siedzeń i drzwi bocznych);
2 — Uszczelki wszystkich szyb samochodu — czarne;
3 — Uszczelki drzwi — wykonane z gumy, kolor ciemnoszary;
4 — Poszycie otworu technologicznego ściany bocznej wykonane ze sklejki, pomalowane czarnym lakierem.

Podłoga samochodu wyłożona jest gumowym dywanem koloru czarnego.

SŁAWOMIR DRĄŻKIEWICZ

Polonica

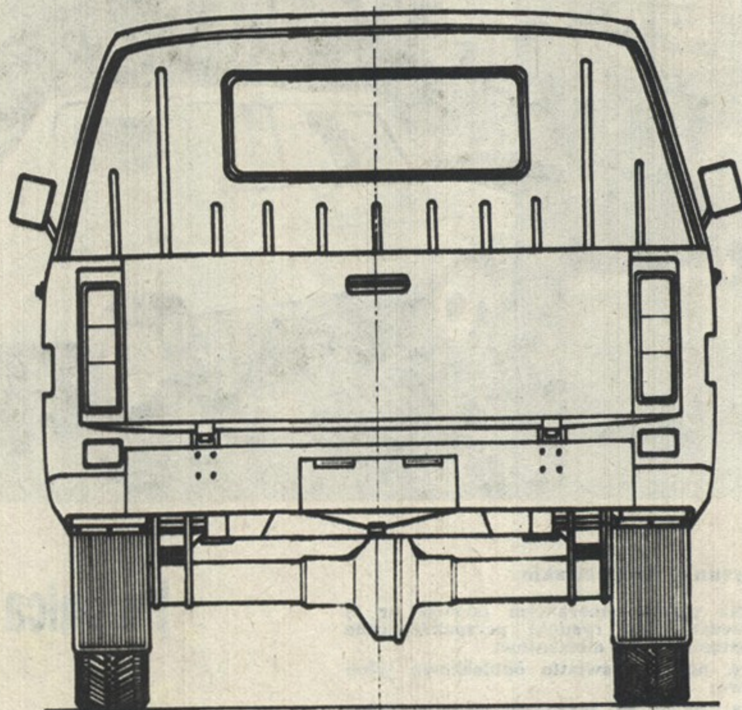
Francuski miesięcznik MAQUETTES PLASTIQUE MAGAZINE zamieścił w nr 8/75 sześciostronicowy opis budowy modelu samochodu ZiS 5 oparty na materiałach zaczerpniętych z „Modelarza" nr 8/74. Autorem tekstu, zdjęć i rysunków jest Daniel Koperski.

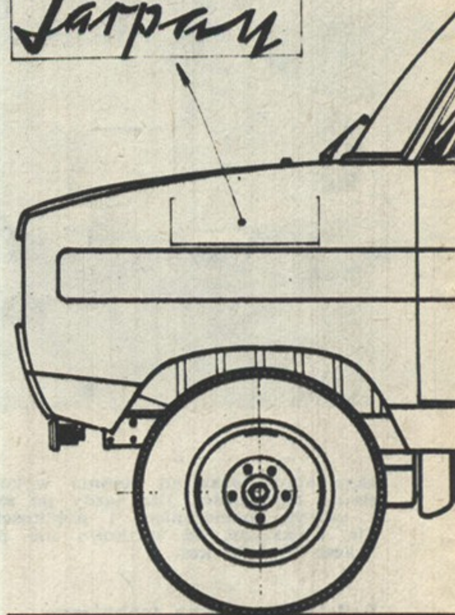
* * *

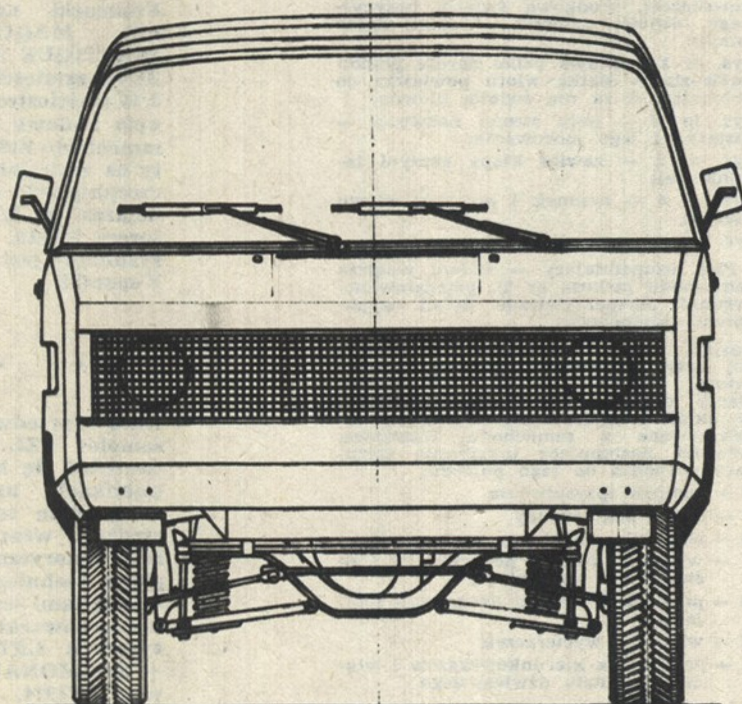
Nasz przedwojenny samolot PZL P11-C doczekał się kolejnej publikacji modelarskiej. Plan tej konstrukcji, wraz z rysem historycznym, opisem technicznym i 8 zdjęciami zamieścił czechosłowacki dwutygodnik LETECTVI + KOSMONAUTIKA w nr 25/1974.

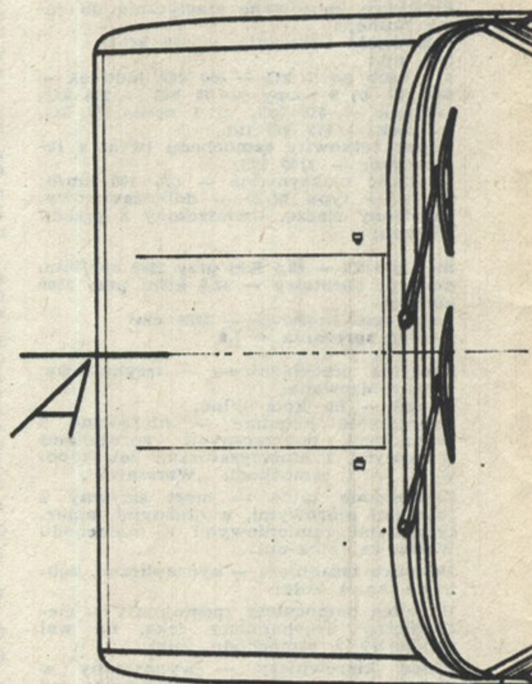
* * *

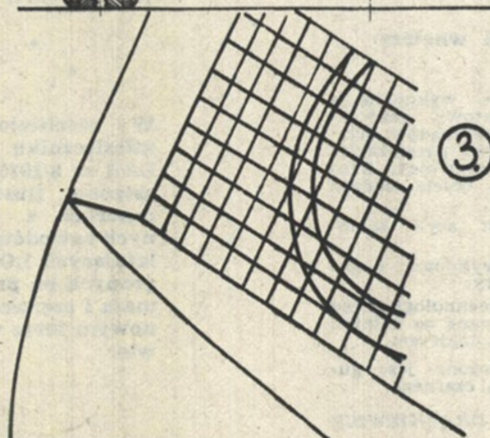
W czechosłowackim miesięczniku MODELAŘ nr 8/1975 zamieszczono ilustrowany reportaż z centralnych zawodów modeli latających LOK rozegranych na przełomie maja i czerwca br. na nowym torze w Bytowie.

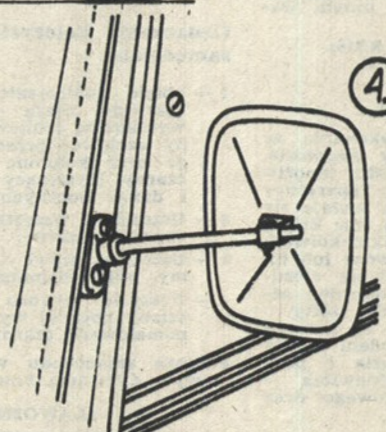


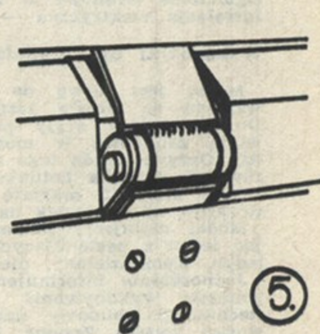

Tarpan

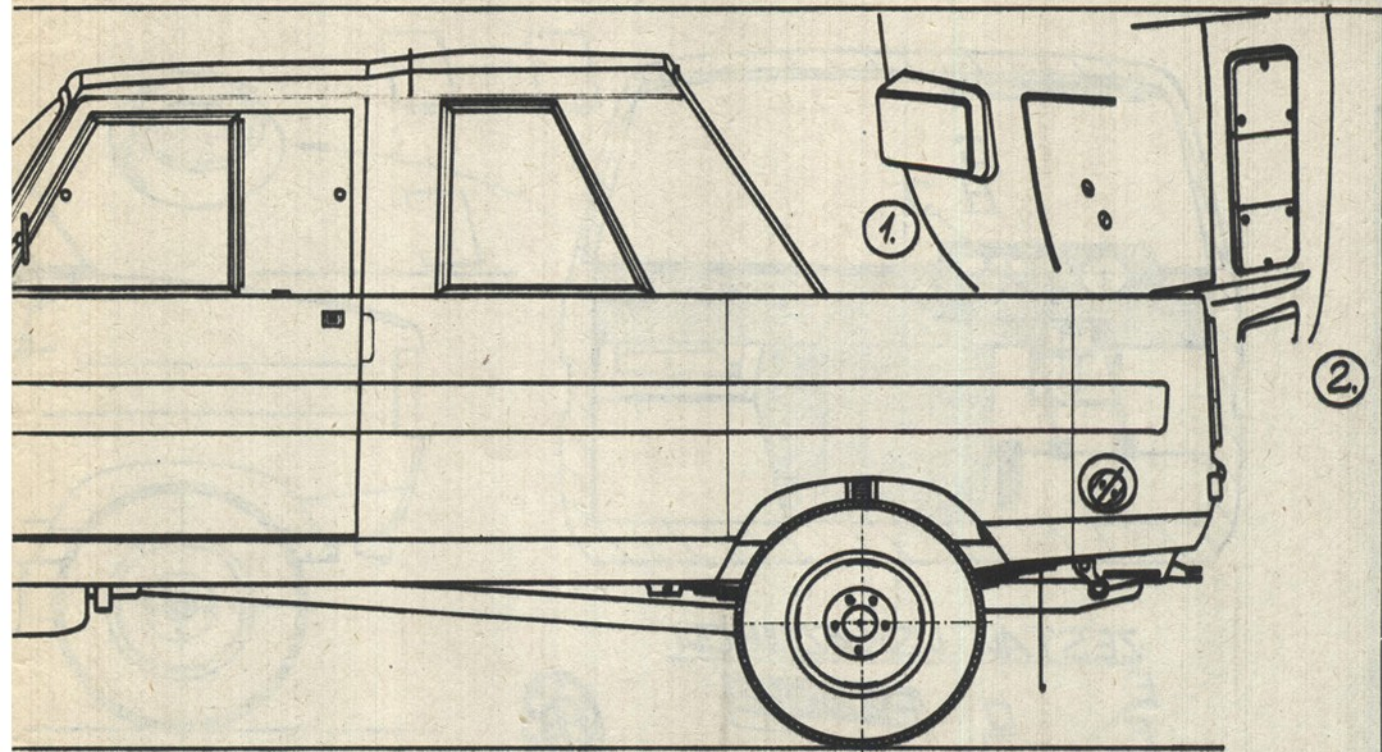



A
4.


3.

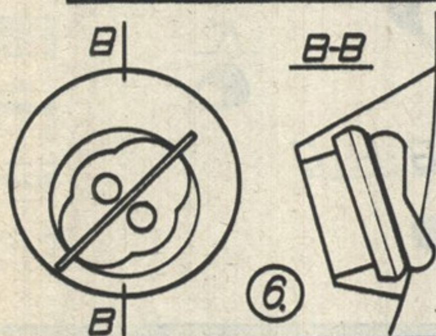



5.



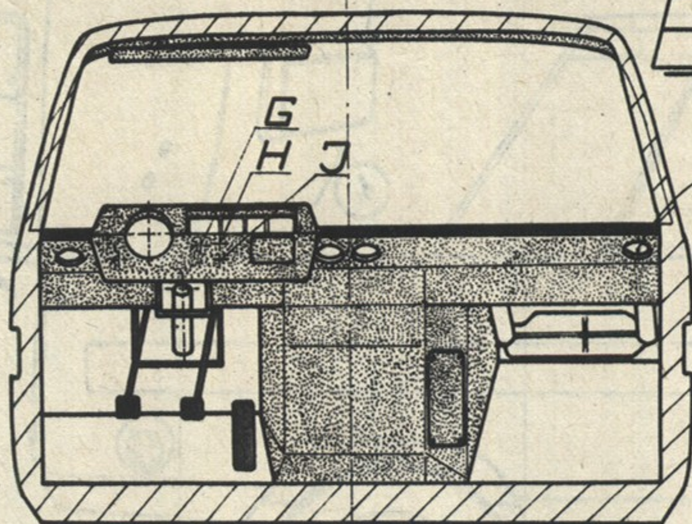
A

0 0,5 1,0 1,5 2,0 3,0

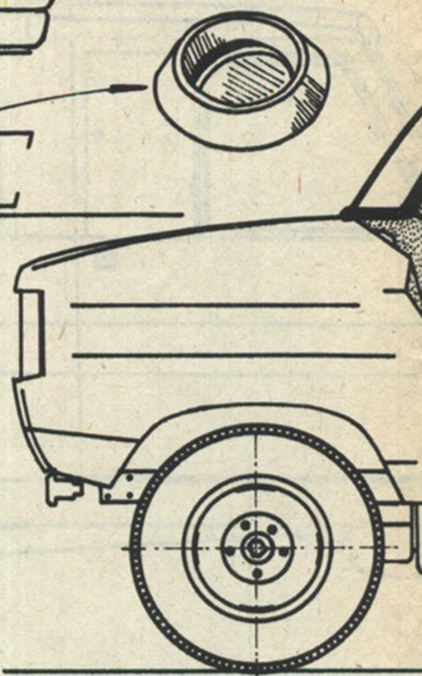




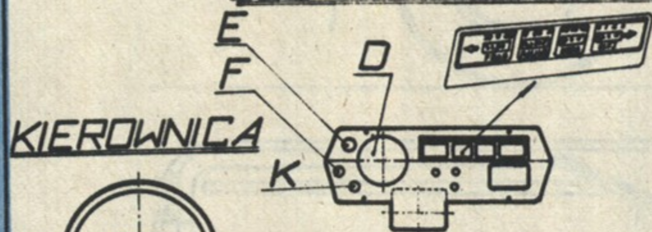
TARPAN-233		
1:10	OPR. S. DRAŻKIEWICZ	II.ARK.2
	KREŚLIŁ ——— II ———	ARK. 1

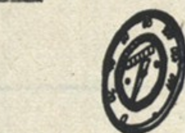


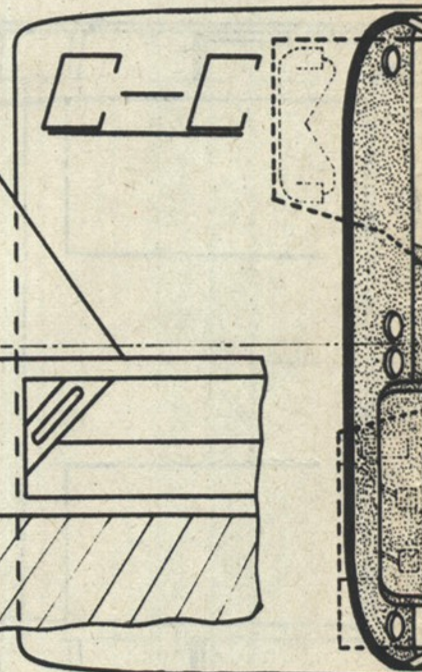
B-B

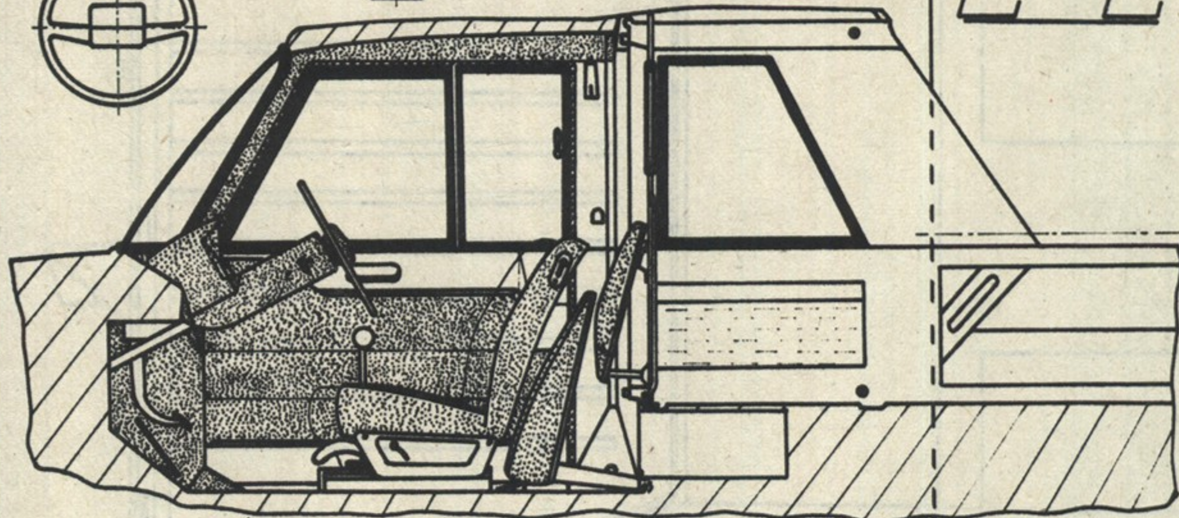


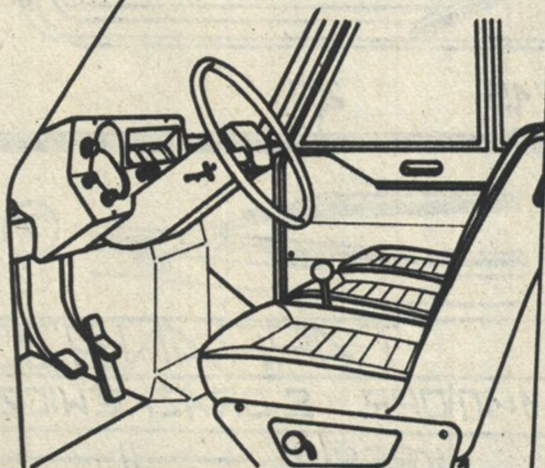
ZESTAW WSKAZNIKÓW





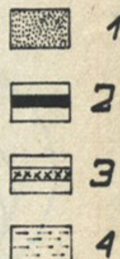


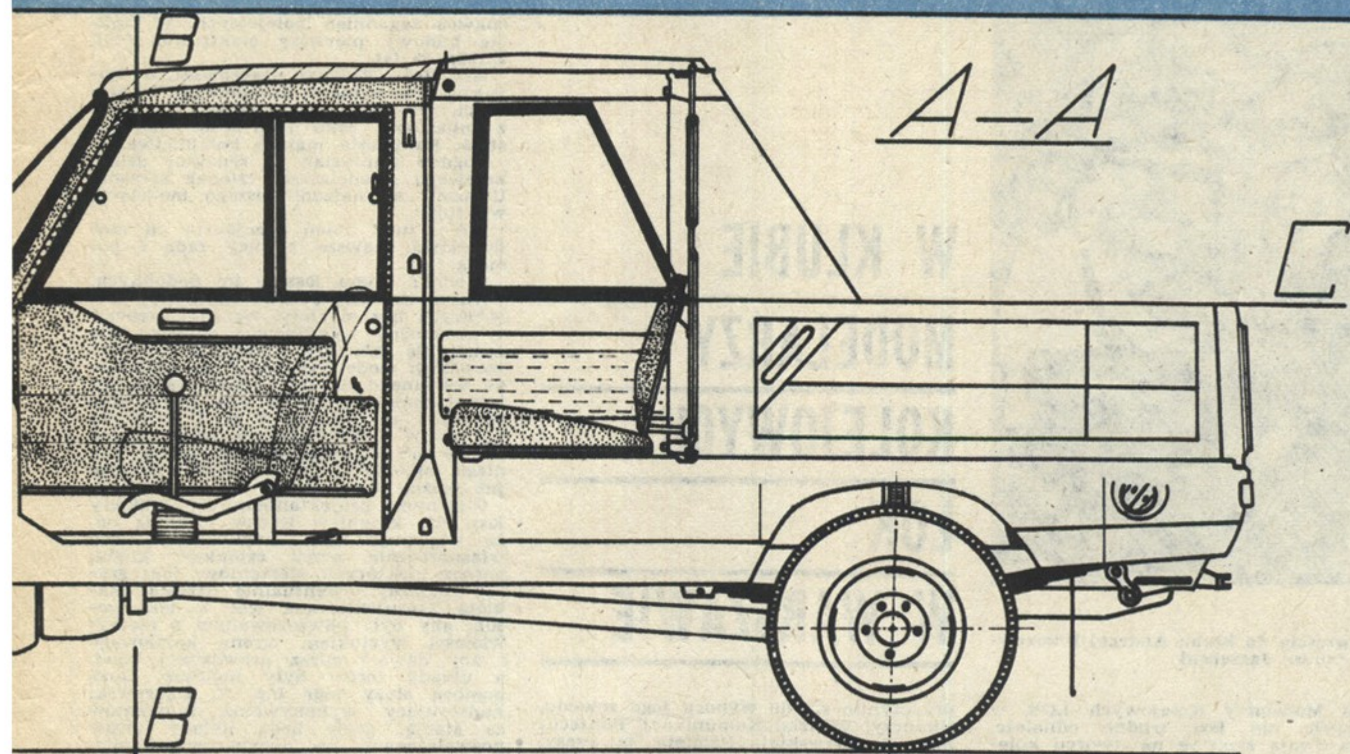


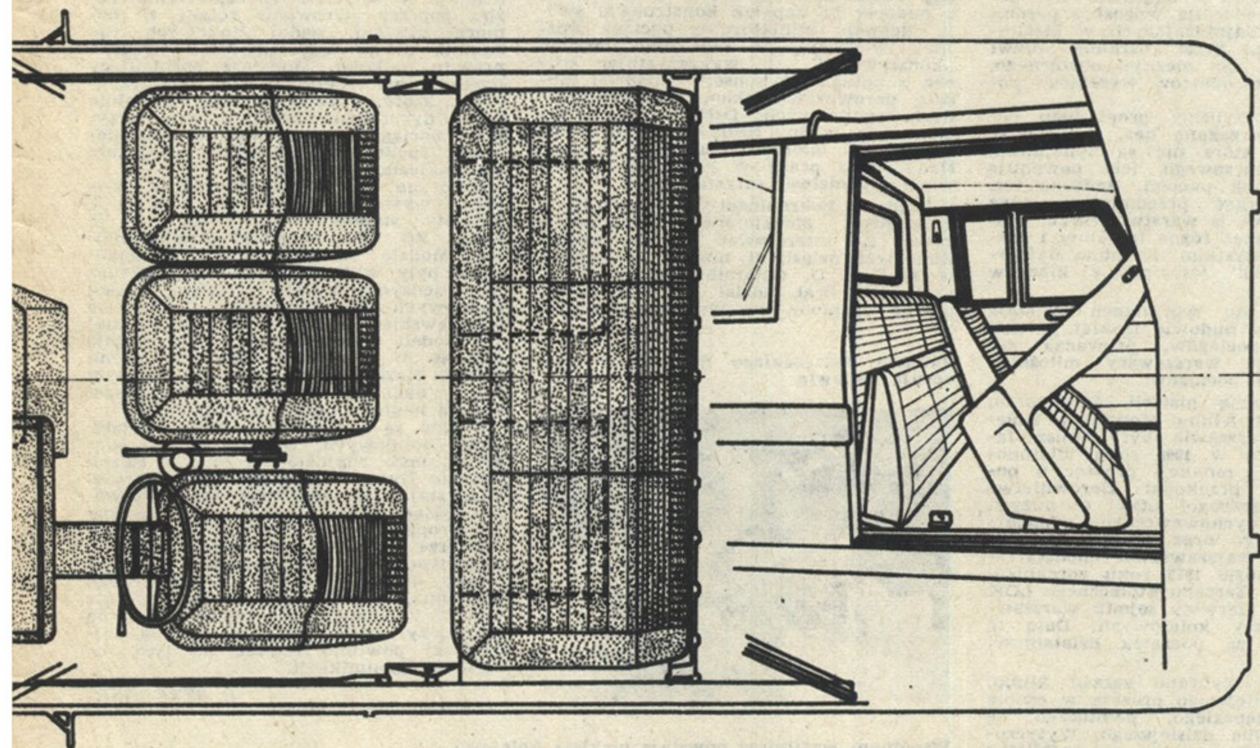


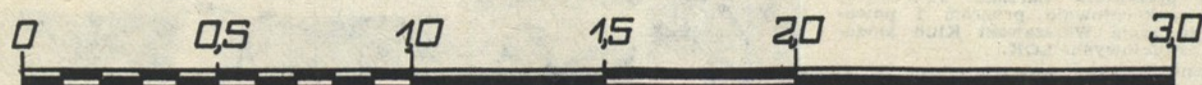












L

TARPAN-233		
1:10	OPR. S. DRĄŻKIEWICZ	IL. ARK. 2
	KREŚLIŁ ——— II ———	ARK. 2



Przy wejściu do klubu Andrzej Brzozowski i Janusz Jarzębski

W KLUBIE MODELARZY KOLEJOWYCH LOK W WARSZAWIE

Klub Modelarzy Kolejowych LOK w Warszawie nie jest trudno odnaleźć. Ma on swoją siedzibę na dworcu kolejowym Warszawa-Śródmieście. Do pomieszczeń wchodzi się wprost z peronu dla pociągów odjeżdżających w kierunku zachodnim. Przez oszklone drzwi dostajemy się do niezbyt obszernego, ale za to kilka metrów wysokiego pomieszczenia.

Gdy przekroczyliśmy progi tego pomieszczenia ostrzegano nas, że usłyszymy grzmoty, które nie są bynajmniej pochodzenia burzowego, lecz powodują je pędzące obok pociągi. Radzono też, aby nie dotykać przedmiotów, gdyż zawsze pokrywa je warstwa kurzu, który przenika przez różne szczeliny i osadza się na wszystkim. Podobno najbardziej „wścibski" jest pył z klocków hamulcowych.

W takich oto warunkach działają i pracują przy budowie makiet, modeli parowozów, pociągów, prowadzą zażarte dyskusje warszawscy miłośnicy miniaturowych pociągów.

A teraz trochę historii. Inicjatorem zorganizowania Klubu Modelarzy Kolejowych w Warszawie był Janusz Jarzębski. To on w 1969 roku telefonował do naszej redakcji prosząc o pomoc. To on przekonał kierownictwo Zarządu Stołecznego LOK o dużych wartościach wychowawczych modelarstwa kolejowego oraz o przyjęciu patronatu nad warszawskimi modelarzami. W listopadzie 1972 roku zorganizował za wiedzą Zarządu Stołecznego LOK w Warszawie pierwszy sejmik warszawskich modelarzy kolejowych. Datę tę uznać można za początek działalności WKMK.

Na sejmiku wybrano zarząd klubu, a w nim późniejszego prezesa w osobie Janusza Jarzębskiego, pełniącego tę funkcję do dnia dzisiejszego. Wytyczono najważniejsze zadania na najbliższy okres działania. Program klubu mieścił się w ramach statutowych LOK, wobec czego prezydium Zarządu Stołecznego LOK zaakceptowało program i powołało do życia Warszawski Klub Modelarzy Kolejowych LOK.

Pewnie ciekawi jesteście, kim są ci entuzjaści? Oto kilka nazwisk.

Prezes klubu Janusz Jarzębski z zawodu technik budowlany. Od dzieciństwa interesujący się modelarstwem kolejowym. Miłośnik prac społecznych. Ostatnio specjalizuje się w budowie makiet.

Andrzej Brzozowski wiceprezes — fototechnik. Współzałożyciel warszawskiego klubu. Od kilkunastu lat zajmujący się modelarstwem kolejowym. Zwolennik propagowania modelarstwa kolejowego wśród młodzieży. Specjalizacja — makiety.

Sekretarz klubu mgr inż. Zbigniew Busko mówi, że modelarstwo kolejowe przyczyniło się do wyboru jego zawodu. Ukończył Wydział Komunikacji Politechniki Warszawskiej. Pamięta te czasy, gdy będąc uczniem szkoły podstawowej z pudełek od zapałek konstruował swoje pierwsze miniaturowe pociągi. Później wkroczył w tzw. modelarstwo „konserwowe", tj. wykorzystując blachę z puszek od konserw budował modele parowozów, lokomotyw elektrycznych, spalinowych. Dziś pochwalić się może dziesiątkami różnych modeli. Pragnąłby, aby młodzież wkraczała w jego ślady, gdyż praca w kolejnictwie daje wiele prawdziwej satysfakcji.

Bogdan Pokropiński — warszawski maszynista. Modelarstwem kolejowym zaczął się interesować podczas wojny. Zbudował dziesiątki modeli parowozów w skali I, O. Ostatnio jego model w skali HO brał udział w międzynarodowej wystawie we Wrocławiu. Wielki znawca zagadnień kolejowych. W trakcie budowy pierwszy elektrowóz PKP sprzed 39 lat.

Mgr inż. Tadeusz Dąbrowski — redaktor Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Od lat buduje modele i pracuje z młodzieżą, jako instruktor modelarstwa. Entuzjasta małego kolejnictwa.

Bogdan Gabrysiak — redaktor działu kołowego „Modelarza", członek zarządu. Uważany za najzdolniejszego modelarza w klubie.

Inż. Witold Jeleń specjalista od modelarstwa. Zawsze służący radą i pomocą.

I wielu, wielu jeszcze im podobnych.

Nie może istnieć klub modelarzy kolejowych bez makiety. Na niej przecież tylko można wypróbować modele. Ona cementuje członków klubu. Zespół warszawskich modelarzy podjął się ambitnego wspólnego dzieła — zbudowania potężnej makiety. Będzie ona miała szerokość 2 m, długość 9 m i dostawkę 1,5 m. W całości zajmie powierzchnię ok. 20 m², a łączna długość torów wyniesie ok. 200 m. W tej chwili oglądać już można 3 segmenty.

Głównym projektantem tej makiety jest inż. Zbigniew Busko. Zakłada on, że większość detali wykonana będzie własnoręcznie przez członków klubu, oprócz niektórych elementów, jak: szyny, rozjazdy, ewentualnie drzewa. Makieta zaprojektowana jest w ten sposób, aby była odwzorowanym z rzeczywistości wycinkiem terenu kolejowego i aby dawała obraz prawdziwej kolei, a układy torów były logiczne. Dużą pomocą służy mgr inż. T. Dąbrowski nadzorujący wykonywanie segmentów ze stacją, gdzie będą układy torów pozwalających na manewrowanie modelami, w systemie zabezpieczenia ruchu poprzez sterowanie ręczne za pomocą dźwigni, pędni linkowych itp. Chodzi o to, aby młodzież nauczyć prawdy o kolei. Modelarz obsługujący makietę ma spełniać wszystkie czynności, które wykonywane są normalnie przez dyżurnego ruchu, a więc przyjęcia pociągu oraz dbałość o zabezpieczenie ruchu. Jak to będzie wyglądało na makiecie, zobaczymy.

Klub ma również osiągnięcia w dziedzinie wystawienniczej. Za wykonanie makiety strzelnicy sportowej na VI Zjazd, ZG LOK otrzymał drugie miejsce. Modele członków klubu eksponowane były w Dreźnie. Ostatnio również na międzynarodowej wystawie modeli kolejowych we Wrocławiu. Członkowie warszawskiego klubu wystawili na niej 19 modeli wykonanych indywidualnie (na 49 z innych klubów) z terenu Polski. Kazimierz Badowski zdobył tam drugą nagrodę, a Adam Dzierżkowski trzecią nagrodę oraz 3 wyróżnienia.

Bogate są plany warszawskich modelarzy kolejowych. Gdy wykonają makietę, może znajdzie się ona w salach nowego Dworca Centralnego w Warszawie, stając się obiektem zainteresowania tysięcy ludzi i będąc najlepszą formą propagowania „małego kolejnictwa".

Dobrze byłoby, aby entuzjastów kolejnictwa przestały straszyć grzmoty i aby otrzymali lokal z prawdziwego zdarzenia, pozwalający na prowadzenie szerokiej działalności, zwłaszcza wśród młodzieży. Należy przypuszczać, że najbardziej powinno zależeć na tym resortowi komunikacji.

E. STEFAŃSKI

Janusza Jarzębskiego najbardziej interesują budowle



Wspólnym wysiłkiem powstaje makieta kolejowa



Nasza BIBLIOTECZKA

HISTORIA LOKOMOTYWY ELEKTRYCZNEJ

Modelarze kolejowi doczekali się znów nowej pozycji książkowej. Nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazała się ciekawa książka pt. „Historia lokomotywy elektrycznej". Jest to tłumaczenie dzieła angielskiego autora F. J. G. Hauta, entuzjasty i znawcy trakcji elektrycznej, opisującego historię i stan obecny elektryfikacji kolei na szerokim świecie, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju konstrukcji lokomotyw.

Materiał ilustracyjny obrazuje przemiany zarówno sylwetek lokomotyw elektrycznych w miarę ich doskonalenia, jak i detali konstrukcyjnych poszczególnych zespołów i urządzeń.

Modelarzy najbardziej interesować będą liczne rysunki lokomotyw elektrycznych przedstawiające rozwój tego rodzaju trakcji.

Cenne są też zdjęcia, których jest kilkadziesiąt. Część wielobarwnych, reszta zaś czarnobiałych.

W dziale tym znajdziemy również rozdział pt. „Przegląd historyczny taboru kolei elektrycznych w Polsce", który napisany został przez znanego polskiego specjalistę doc. inż. Stanisława Piewako. W rozdziale tym oprócz rysu historycznego znajduje się omówienie lokomotyw elektrycznych (liczne zdjęcia, dane techniczne i rysunki) będących w eksploatacji od momentu rozpoczęcia elektryfikowania linii kolejowych w Polsce oraz obecnie używanych.

Należy pochwalić wydawnictwo za estetyczne wydanie książki. Oprawa płócienna z kredową barwną obwolutą. Całość drukowana na bezdrzewnym papierze ilustracyjnym. Wkładki na papierze kredowym.

Książkę polecamy tym wszystkim, którzy interesują się kolejnictwem i modelarstwem kolejowym.

F. J. G. Haut. Historia lokomotywy elektrycznej. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1975 r. Format 22 x 28,5 cm. Stron 228. Nakład 2000 egz. Cena 70 zł.

„MODELARZ" POMAGA

Anatolij Iwczenko — 340055 ZSRR, Dometek 55, ul. Gainkewicza 8 m. 49 — pragnie prowadzić korespondencję i wymianę plastykowych modeli. Za plastykowe modele samochodów w skali 1:72, 1:43, 1:87 proponuje modele produkcji CSRS, ZSRR, W. Brytanii. **Karol Zwaka — ul. Opawska 8/7, 47-400 Racibórz** — pragnie nabyć aparaturę do zdalnego sterowania modeli 2- lub 4-kanałową. Poszukuje również książek o tematyce lotniczej. **Bartłomiej Żychowski — ul. Długa 52, 27-210 — Starachowice** — poszukuje roczników „Modelarza" z lat 1970—1974. W zamian oferuje różne czasopisma o tematyce morskiej, lotniczej, technicznej i motoryzacyjnej oraz różne materiały modelarskie, silnik spalinowy MK-16 (nowy) lub zapłaci gotówką. **Wojciech Kubiński — ul. Nadgórna 8, 86-300 Grudziądz** — poszukuje nowego silnika samozapłonowego o poj. 2,5 cm³, w zamian za nowy zestaw kolejki rozmiaru TT z potrójną ilością torów. **Jarosław Burzyński — ul. Kopernika 6/32, 05-800 Pruszków** — wymieni modele Airfix „Mosquito" II, VI, VIII, Jak 9D, Heller, „Jak-3", Matchbox, „Huricane", „Mustang" 5ID, „Gladiator", „Spitfire IX" na modele samolotów amerykańskich, angielskich, francuskich oraz ich przeciwników. **Mirosław Szymaniak — ul. Świerczewskiego 11/7, 67-100 Nowa Sól** — poszukuje nr 12/60; 5/65; 6/67; 7/70; 9/71 „Małego Modelarza" oraz nr 6, 7, 11/71; 2, 7/70 „Modelarza" oraz planów modeli dawnych żaglowców. **Stefan Kostrzyca — ul. Dąbrowskiego 22, Dąbrowa Górnicza** — poszukuje książki „Budowa modeli dawnych żaglowców" oraz „Pływające modele żaglowe". **Andrzej Siebioda — ul. Zygmunta Augusta 76/76, 376-200 Słupsk** — poszukuje nr 31 „Planów Modelarskich" z galeonem „Wodnik". **G. W. Goruszkin — 123182 ZSRR, Moskwa D-182, ul. Dobraja-Nowaja 15/1** — poszukuje plastykowych modeli samolotów i samochodów w zamian za radzieckie modele: czołgów — T-34, KW-85, IS-3, ISU-152; samolotów — Jak-3, IŁ-2, MIG-15, MIG-17; okrętów — pancernik „Potiomkin", krążownik „Aurora". **Jerzy Montel — ul. Węgierska 27, 33-300, Nowy Sącz** — poszukuje następujących nr. „Małego Modelarza": 1, 4, 6, 11/58; 10/59; 4/60; 2, 4, 6, 8/61; 4, 10—11/62 oraz egzemplarzy z planami okrętów wojennych z II wojny światowej. **Wojciech Zakrzewski — ul. M. C. Skłodowskiej 17 m. 22, Pabianice** — odstąpi 10-kanałową aparaturę R/C proporcjonalną (fabrycznie nową) na układach scalonych produkcji angielskiej „VALTRON" kompletną z akumulatorami i przetwornicą oraz sterowniki gwiazdkowe. **Krzysztof Dziewiecki, ul. S. Starzyńskiego 3 m. 9, 06-130 Nasielsk** — odstąpi zainteresowanym egzemplarze „Morza", „Małego Modelarza" oraz „Plany Modelarskie" nr 47 z rysunkami „Victory" w zamian za „Modelarza" z lat 1955—1956 (roczniki lub luźne numery). **Witalij Małyszew — ZSRR, Staraja Russa Nowgorodskaja, ul. Profsogonnaja 12 m. 16** — instruktor modelarstwa budujący makiety samolotów oraz modele na uwięzi, pragnie nawiązać korespondencję z modelarzem polskim w wieku 26 lat. **I. Zacharow, 458016 ZSRR, Kustapoj, ul. Doraźnaja 37 m. 99** — pragnie nawiązać kontakt z polskim modelarzem kołowym. Interesuje się modelami samochodów z tworzyw sztucznych. **Jerzy Kryślak z Włocławka** proszony o podanie adresu niezbędnego dla przesłania interesujących materiałów nadesłanych dla niego przez Z. Heinemana z Wrocławia. **Aleksander Grutnicki, ul. 1 Maja 165 m. 7, Lwów — 18, ZSRR** — poszukuje planu samolotu Jak-18 PM z rozrysowanym układem chowania podwozia.

KIEDY TO BYŁO?

Z naszego archiwum wydobyliśmy zdjęcie sprzed kilkunastu lat. Zamieszczając je, pragniemy dowiedzieć się, kiedy i gdzie zdjęcie to zostało zrobione. Jakie sukcesy w dziedzinie modelarstwa i pracy zawodowej osiągnęła osoba pokazana na zdjęciu. Czy nadal interesuje się modelarstwem? Czekamy na listy.



WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.

Redaguje kolegium w składzie: Jadwiga CZAPLICKA (red. techn.), Bogdan GABRYSIAK, Jan MARCZAK, Marian ROZWENC, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Bogusław SPUNDA, Wojciech SZANTER, Bożena TEPLI (oprac. graficzne), Bohdan WĘGRZYN, Zenon ZATORSKI (redaktor naczelny). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51, wewn. 62. Instytucje i zakłady pracy mające siedzibę w miastach wojewódzkich i powiatowych zamawiają i opłacają prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach RSW „Prasa — Książka — Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Instytucje i zakłady pracy z siedzibą w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów i Delegatur RSW „Prasa — Książka — Ruch", jak również prenumeratorzy indywidualni, opłacają prenumeratę tylko we właściwych dla doręczeń pocztowych placówkach pocztowo-telekomunikacyjnych lub u doręczycieli — w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — zł 13,50, półrocznie — zł 27, rocznie — zł 54. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest droższa o 40% od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych w Warszawie, ul. Wronia 23, konto PKO nr 1-6-100024. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Druk Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 5053. Nakład 60 000 egz. B-65.

INDEKS 36724/36543

OLBRZYM

Anglik Tony Nelson zbudował olbrzymi model samolotu Boeing B-36D w skali 1 : 22 latający na uwięzi. Model napędzany jest sześcioma silnikami. Dwoma Merco 35s, dwoma Fox 35s i OS 4.

Fot. Aero Modeller

NA OBROTNICY

Z okazji kolejnego kongresu francuskich modelarzy kolejowych, który odbył się w dniach 11—14 kwietnia 1975 r. w Nicei, zorganizowano okolicznościową wystawę. Oto jeden z eksponatów tej wystawy parowóz serii 241.P wykonany przez Alaina Ducote z Nicei.

BOMBARDA

Tomasz Jastrząb z Zielonej Góry zajmuje się wykonywaniem modeli bombard. Korzystając z rysunków opublikowanych w „Modelarzu" zbudował bombardy, które widzimy na zdjęciu.

1/16 MILI W 4,5 SEKUNDY

Taki podpis znalazł się w amerykańskim miesięczniku FLYING MODELS nr 5/1975 przy reprodukowanym zdjęciu przedstawiającym Norwega Oywinda Borga z Oslo ze swym superszybkim modelem. Norwegia nie jest jeszcze członkiem NAVIGA, wiłać jednak, że ma zawodników najwyższej klasy, o czym świadczy przytoczony wynik.